PEUGEOT 3008
Agora mais SUV e com um brinde chocante!

CAMARO x AUDI TTS
O V8 americano ou a eficiência alemã?

QUATRO RODAS

A NOVA GERAÇÃO DE SUVs

Modernos, desejados e mais baratos que um Corolla, eles merecem sua garagem. Comparamos em um superteste os sete melhores desse segmento:
Tracker, Compass, Renegade, Honda HR-V, Hyundai Creta, Nissan Kicks, Suzuki Vitara

GANHE ATÉ R$ 18
PARA COMPRAR REVISTAS ABRIL.
Página 25

TESLA MODEL X
Utilitário elétrico sim, superesportivo também

OS REIS DA TRILHA
Com Troller T4 e Suzuki Jimny na terra, não tem pra ninguém

LONGA DURAÇÃO
Nissan cobra, mas não faz a revisão. Também testamos o som da nossa frota

SERVIÇO
O que deve ser cotado antes de comprar o carro – e todo mundo acaba esquecendo

CLÁSSICOS
Santana Sport era o sedã para quem não queria ter cara de tiozão

HONDA
The Power of Dreams

Espaço interno versátil, com sistema ULTRa Seat. Quem tem curte

Novo multimídia de 7" com navegação. Quem tem dirige tranquilo

Motor 1.5L e câmbio CVT. Quem tem aproveita o desempenho

Câmera de ré. Quem tem dirige com perfeição

Design moderno por dentro e por fora. Quem tem admira

honda.com.br/hondafit

FIT 2017

Quem tem é fã.

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

IBAMA

Nota A na classificação geral

Consumo de combustível (km/l) para o Honda FIT 1.5 EXL (Flex): 9,3 km/l (etanol) e 12,3 km/l (gasolina) em ciclo urbano (cidade) e 9,9km/l (etanol) e 14 (km/l (gasolina) em ciclo rodoviário (estrada). Classificação no Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular na categoria A; na absoluta geral, A; e em emissões, A. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões.

HONDA

SUMÁRIO

Edição 692 | Fevereiro 2017 | www.quatrorodas.com.br

SEGREDO
13 Substituto da Captiva, Equinox é uma das novidades da GM para 2017

JAC T5 CVT
30 O SUV agora pode ser equipado com câmbio automático, mas...

VOLVO XC90 D5
32 Com apenas um tanque de diesel ele pode andar mais de 1.000 km

KIA CERATO
34 O sedã ganhou cara nova para tentar mais espaço entre os médios

A NOVA GERAÇÃO DE SUVs
36 Qual é o melhor utilitário à venda na faixa de preço do Corolla?

CAMARO x TTS
46 V8 ou 2.0 T? Com esportividade de sobra nos dois, a escolha é sua

TROLLER T4 x SUZUKI JIMNY
52 Eles mostram aos SUVs compactos como se anda na terra

PEUGEOT 3008
58 Agora um SUV, o francês evoluiu para peitar Compass e New Tucson

MERCEDES-AMG GT R
62 Uma letra faz muita diferença

TESLA MODEL X
68 Ele abre as portas da tecnologia

PIQUET NA PISTA
72 Nelsinho pilota os carros do pai

EM BUSCA DO NOVO CARRO
92 Pneus, revisão, seguro: já cotou?

SEÇÕES

5 Carta ao Leitor | **8** Viva-Voz | **13** Via Expressa | **29** Testes | **78** Clássicos QUATRO RODAS
83 Longa Duração | **91** Auto-serviço | **111** Ranking dos Testes | **112** Jeremy Clarkson | **114** Top Ten

http://banca-de-revistas.blogspot.com

Trotinete? Jantes? Hã?!

Joaquim no AMG GT. Ah, esse português...

Não é qualquer revista do mundo que pode visitar quatro países para produzir as reportagens do mês. Mais raro ainda é o mesmo jornalista fazer esse roteiro: o protagonista dessa correria é o nosso colaborador europeu, Joaquim Oliveira.

Nesta edição, ele traz para você um cardápio de sabores tão variados quanto os locais onde foram degustados. Os interessados em novidades voltadas ao mercado não ficarão indiferentes ao Peugeot 3008, que foi avaliado em Bolonha, na Itália.

Se o coração bate pelos esportivos, vai amar o AMG GT R, pilotado num autódromo em Portugal. Quem gosta de tecnologia ou curiosidades não resistirá às portas "asas de gavião" do Tesla X, apresentado na Dinamarca. Nem mesmo os apaixonados por automobilismo ficaram de fora: temos Nelsinho Piquet acelerando nos Alpes austríacos os carros de corrida do pai.

Esse ritmo de trabalho é normal na vida desse português cortês de roupas sempre elegantes: ele chega a percorrer três países numa semana. Graças a uma rotina tão insana, consegue dirigir em primeira mão as maiores estreias mundiais, para a a sorte dos leitores da QUATRO RODAS.

Em seus 25 anos de estrada, já assumiu a direção de Aston Martin, Rolls-Royce, Ferrari e até Bugatti Veyron. Entre os pontos altos, deu uma volta no Ford GT40 em Le Mans e andou do lado do piloto David Coulthard no Mercedes SL de 1955.

Outra peculiaridade do Joaquim é a necessidade de "tradução" nas suas matérias. Afinal, não é hábito no Brasil falarmos "tablier" ou "tejadilho" para designar o painel ou o teto do carro. Como sou filho de portugueses, essa adaptação é fácil. Assim, quando ele escreve que as "jantes deslizaram na gravilha por binário demasiado", já sei que as rodas derraparam na brita por excesso de torque.

Ainda assim, às vezes derrapo nas curvas das idiossincrasias do português lusitano. Foi o que ocorreu no texto do Peugeot 3008, ao revelar que os compradores ganharão por aqui um "trotinete". Precisei vasculhar a internet para descobrir que o tal brinde era um patinete, no caso elétrico.

Bem, ao menos na paixão por automóveis, Joaquim, eu e você falamos exatamente a mesma língua.

Zeca Chaves
Redator-chefe
zeca.chaves@abril.com.br

FALE COM A GENTE

REDAÇÃO:
E-mail:
4rodas.abril@atleitor.com.br
Cartas: Av. das Nações Unidas, 7.221, 20º andar; CEP 05425-902, São Paulo, SP

CORREIO TÉCNICO:
Envie sua pergunta para correiotecnico@abril.com.br

PARA ASSINAR A REVISTA:
www.assineabril.com.br
Tels: (11) 3347-2121
(Grande São Paulo);
0800-775-2828
(outras cidades),
de 2ª a 6ª feira,
das 8h às 22h

SERVIÇOS AO ASSINANTE:
www.abrilsac.com
Tels: (11) 5087-2112
(Grande São Paulo);
0800-775-2112
(outras cidades)

EDIÇÕES ANTERIORES:
Venda exclusiva em bancas, pelo preço de capa vigente. Solicite seu exemplar na banca mais próxima. Venda sujeita à disponibilidade de estoque.

REPRINT EDITORIAL:
Compra de cópias de reportagens de QUATRO RODAS (pedidos mínimos de 1.000 cópias da mesma matéria):
eddias@abril.com.br

QUATRO RODAS NA INTERNET:
www.quatrorodas.com.br

PUBLICIDADE ABRIL:
www.publiabril.com.br
Tel: (11) 3037-2608,
de 2ª a 6ª feira, das
9h às 12h e das 14h às 18h
Fax: (11) 3037-5709

TRABALHE CONOSCO:
www.abril.com.br/trabalheconosco

Chegou o Hyundai Creta. O melhor vem agora.

O novo SUV da marca que mais entende de SUV.

Faróis com projetor, luz diurna (DRL) de LED e Cornering Lamp.

Motor Nu 2.0 Flex de 166 cv e sistema Stop & Go.

Bancos de couro com ventilação (motorista).

blueNav® - Central multimídia touch screen de 7" com GPS, Apple CarPlay® e Google Android Auto.

Seis airbags, controle de estabilidade e assistente de partida em rampa.

Imagens meramente ilustrativas. Todos os equipamentos apresentados neste anúncio são itens de série da versão Hyundai Creta Prestige 2.0 16V Flex, ano de fabricação/modelo 2017/2017, com transmissão automática, (OCN 0222 04). Os bancos e os painéis das portas são de couro sintético de microfibra. Garantia Hyundai 5 anos, sujeita às condições previstas no Manual do Garantia do veículo. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 3 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro.

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais: /HyundaiBR

Na cidade somos todos pedestres.

HYUNDAI

Os termos e condições da Garantia Hyundai estão estabelecidos no Manual de Garantia do veículo, assim como no Manual do Proprietário. Preserve a vida. Use o cinto de segurança. O Hyundai Creta está em conformidade com o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. Para mais informações, acesse o site hyundaicreta.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.

> “Com o ótimo 2.0, o mínimo para um SUV, o Creta tem tudo para conquistar a liderança ao lado do HR-V com motor antigo do Civic e do Renegade com seu sofrível 1.8.”
>
> ***Marcelo Alves***
> ***São José do Rio Preto (SP)***

HYUNDAI CRETA

Vibrei com o teste do Hyundai Creta 2.0 (edição de janeiro). Melhor ainda foi o comparativo com os dois queridinhos do momento, HR-V e Renegade. O que eu não gostei até agora foram os preços. Com toda crise do setor automotivo, é incrível como os preços dos carros aumentaram.

Ceisa Veras
Fortaleza (CE)

A Hyundai caprichou no Creta. Bonito, bem equipado, com boa dirigibilidade e preço justo, promete fazer estardalhaço na categoria dos SUVs compactos. Pena que os equipamentos mais importantes estão na versão mais cara.

Guilherme J. Silveira de Sousa Marituba (PA)

Lendo o comparativo entre Creta, HR-V e Renegade cheguei a uma conclusão: meu Peugeot 2008 THP (agora com 41.000 km) é mais barato, tem mais tecnologia, acabamento, desempenho, economia de combustível, itens de segurança e um belo design. Não tem o "[in]dispensável câmbio automático, que, cá para nós com essa motorização, não faz falta.

Fauzi de Moraes Shubeita Três de Maio (RS)

HATCHES MÉDIOS

Sou apaixonado pelo Golf, mas adorei vê-lo na última posição do comparativo de janeiro. A nacionalização foi um tremendo retrocesso, somando o preço elevado à equação. O resultado é a falta de respeito ao consumidor. Não bastasse, até o mercado de seminovos está confuso. Os valores praticados nos modelos 2013/14 estão bem próximos dos valores de quando eles eram novos.

Vinicius de Andrade Rossella São Paulo (SP)

No comparativo entre Golf, Cruze e Focus, há um fato que pode mudar o resultado final. O Focus Titanium Plus 2016 (exatamente igual ao 2017 testado) pode ser comprado por R$ 15.000 a menos que os R$ 109.400 informados na matéria.

E mesmo o Focus 2017 pode ser adquirido por menos de R$ 100.000. O Cruze Hatch, talvez por ser lançamento, não tenha esse desconto.

Luciano Nogueira Marmontel Pouso Alegre (MG)

Dono de um Golf Highline 2014, ainda de fabricação alemã, sinto o mesmo pesar da equipe da QUATRO RODAS ao evidenciar a involução técnica do Golf nacionalizado, em discordância da atual concorrência. Aliado a isso, uma política de aumentos sucessivos no preço, destoando do atual momento da economia e da tecnologia retirada do Golf brasileiro. Que venham novamente os bons ventos [carros] da Alamanha!

Sérgio Melo Vieira Recife (PE)

A VW deve estar de brincadeira com a involução do Golf. Tenho um 2014 e paguei R$ 83.000 em dezembro de 2013. Na reportagem, vi que um carro (pior) com os mesmos opcionais custa hoje mais de R$ 116.000. Verdadeiro desrespeito ao consumidor. Por isso que a marca está há tempos longe da liderança no ranking de vendas.

José Roberto Dominello Filho São Paulo (SP)

Parabéns à QUATRO RODAS pelo veredicto fatal para o Golf no comparativo entre hatches. A VW merece. Quem não merece a tal involução técnica somos nós, consumidores, e a própria

linha Golf, um ícone. Depois de duas peruas Jetta Variant, intercaladas por dois Tiguan, voltei para a Golf Variant em 2016, último bastião do câmbio DSG e suspensão multilink na linha Golf. Estava feliz até saber que a involução técnica também a alcançou. Ou seja, não continuarei com a Volks na próxima troca.

Fernando Sirioni
São Paulo (SP)

FUSION X CIVIC TURBO

A versão Touring do Civic chegou pra atiçar segmentos diferentes do seu nicho. E acredite, para o sedã nipônico ganhar o comparativo do Audi A3 e quase empatar com o Fusion, só demonstra sua tamanha evolução.

Gabriel Ferreira Veloso
São Luís (MA)

CLÁSSICOS

Na edição de janeiro, ao chegar à seção Clássicos, me deparei com um clássico, o Fiat Coupé, modelo que alimenta minha imaginação desde os meus tempos de criança, quando cheguei a desenhar um e levar para a escola. Tempos depois, um morador da minha cidade comprou um Coupé vermelho com teto solar, da mesma versão que estampa as páginas da edição. Foi o pontapé inicial para minha admiração por esse "Ferrari de tração dianteira".

Felipe José dos Reis
Rio Piracicaba (MG)

CÂMBIO MANUAL

É quase uma missão impossível encontrar um sedã médio manual para pronta entrega. O prazer de trocar marchas perde para o perfil do mercado, que exige câmbio automático. Relação inédita na Honda, combinar o 2.0 com câmbio manual mostrou-se prazeroso. Imagino como seria o novo 1.5 com o mesmo câmbio (Civic x C4 Lounge, dezembro).

Igor Jorge de Sant'Anna
Rio de Janeiro (RJ)

CORREÇÕES

» Ao contrário do que informamos, as revisões do Creta já incluem o valor da mão de obra (Dezembro, pág. 42)

FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA A GENTE

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! - VIVAVOZ.4RODAS@ABRIL.COM.BR

CHAMA O ENCANADOR!

Coitado do Fiat Prêmio. Com os detalhes em laranja e o quebra-mato de PVC, está na cara que ele entrou pelo cano.

Luís Fabiano Hirt
Blumenau (SC)

DILEMA SINISTRO

Em Angra dos Reis (RJ), ninguém sabe se o velho automóvel é a lápide de um fã de clássicos ou um monumento ao mau gosto.

Leandro Fernández
Rio de Janeiro (RJ)

RABO DE PEIXE

Vai ver que isso é um apêndice aerodinâmico para dar conta de tanta velocidade que este Ford Focus alcança.

René Champeval
São Paulo (SP)

HORA DE PUXAR O CARRO

Se as crianças não param de perguntar no meio da viagem "Tá chegando?", é só mandá-las sentar no carrinho de trás.

Jonathan Baio
Nanuque (MG)

ASAS DE GALINHA

Em Alcobaça (BA), quem não pode ter as portas asa de gaivota do Mercedes SLS dá um joãozinho com o Kadett GSI.

André Costa
Teixeira de Freitas (BA)

FALTA DE APOIO

Se a situação já não está fácil para os proprietários de Porsche, imagina então para nós...

Leonardo Contin da Costa
Florianópolis (SC)

1 Desconto é concedido em função da classe de bônus do segurado. 2 Após entrega de toda documentação exigida pela seguradora. 3 Somente no débito em conta ou cartão de crédito. Produtos da Brasilseg Cia. de Seguros – CNPJ 01.358.570/0001-61, comercializados pela BB Corretora de Seguros e Administradora de Bens S.A. – CNPJ 27.833.134/0001-39. Automóvel – Processo SUSEP 15414.901053/2013-35. Responsabilidade Civil Facultativa (RCF-V) – Processo SUSEP 15414.900139/2016-38. Os registros destes planos na SUSEP não implicam, por parte desta autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização. SAC 0800 570 7042; SAC Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 775 5045 (atendimento 24 horas, sete dias da semana); Ouvidoria 0800 775 2349; Ouvidoria Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 962 7373 (atendimento das 8h às 18h, de segunda a sexta-feira, exceto feriado). A Ouvidoria poderá ser acionada para atuar na defesa dos direitos dos consumidores, para prevenir, esclarecer e solucionar conflitos não atendidos pelos canais de atendimento habituais. As condições contratuais e o manual de assistência do seguro estão disponíveis para consulta na íntegra no site bb.com.br

Seguro Auto
Desconto de até
na franquia*
Indenização integra
até 5 dias úteis*
Parcelamento em até
vezes sem juros*

EDITORA Abril

Fundada em 1950

VICTOR CIVITA (1907-1990) ROBERTO CIVITA (1936-2013)

Conselho Editorial: Victor Civita Neto (Presidente), Thomaz Souto Corrêa (Vice-Presidente), Alessandra Zapparoli, Giancarlo Civita e José Roberto Guzzo

Presidente do Grupo Abril: Walter Longo

Diretora Editorial e Publisher da Abril: Alecsandra Zapparoli
Diretor de Operações: Fábio Petrossi Gallo

Diretor de Assinaturas: Ricardo Perez
Diretora da Casa Cor: Lívia Pedreira
Diretor da GoBox: Dimas Mietto
Diretora de Mercado: Isabel Amorim
Diretor de Planejamento, Controle e Operações: Edilson Soares
Diretora de Serviços de Marketing: Andrea Abelleira
Diretor de Tecnologia: Carlos Sangiorgio

Diretor Editorial – Estilo de Vida: Sergio Gwercman

QUATRO RODAS

Redator-chefe: Zeca Chaves
Editores: Paulo Campo Grande, Péricles Malheiros, Ulisses Cavalcante, Leo Nishihata
Repórteres: Vitor Matsubara, Isadora Carvalho e Henrique Rodriguez
Editores de Arte: Fernando Pires e Fábio Paiva
Pilotos de Teste: Jorge Luiz Alves e Eduardo Campolongo
Estagiários: Guilherme Fontana e Diogo Dias
Controle Administrativo: Cristiane Pereira
Atendimento ao Leitor: Sandra Hadich, CTI: André Luiz, Marcelo Tavares e Marisa Tomas
www.quatrorodas.com.br

DIRETORA DE ESTRATÉGIA E PRODUTOS Isabel Amorim DEDOC E ABRILPRESS Valter Sabino ESTRATÉGIAS E OPERAÇÕES DE PUBLICIDADE Renata Guimarães DESENVOLVIMENTO DE AUDIÊNCIA Rodrigo Cavalcanti PARCERIAS E TENDÊNCIAS Alecsandra Zapparoli PRODUTO DIGITAL Renato Gomes

PUBLICIDADE Andrea Veiga (RJ), Ana Paula Moreira (Moda, Decoração e Construção), Cristiano Persona (Financeiro e Imobiliário), Daniela Serafim (Tecnologia, Telecom, Saúde, Educação, Agro e Serviços), Selma Souto (Bens de Consumo), Wiliam Hagopian (Mobilidade, Entretenimento e Turismo) ABRIL BRANDED CONTENT Edward Pimenta ASSINATURAS Adailton Granado (Processos), Daniela Vada (SAC), Icaro Freitas (Estratégias/Veja/Exame, Femininas/Lifestyle), Luiz Silva (Marketing Direto, Relacionamento e Retenção), Marcio Tullio Arabe (Estúdio de Criação), Mary Veras (Vendas Corporativas), Rodrigo Chenaglia (e-business), Wilson Paschoa (Vendas de Rede) MARKETING Maurício Panfilio (Pesquisa de Mercado), Carolina Bortelli (Femininas), Cinthia Obrecht (Estilo de Vida), Diego Macedo (Abril Big Data), Keila Aleixo (Veja), Leandro Moreira (Exame) PLANEJAMENTO, CONTROLE E OPERAÇÕES Adriana Favilla, Adriana Kazan, Emiliene Domingues e Renata Antunes RECURSOS HUMANOS Alessandra de Castro (Desenvolvimento Organizacional), Ana Kohl (Serviços de RH) e Marcio Nascimento (Remuneração e Benefícios)

Redação e Correspondência: Av. das Nações Unidas, 7221, 20º andar, Pinheiros, São Paulo, SP, CEP 05425-902, tel. (11) 3037-2000. Publicidade São Paulo e informações sobre representantes de publicidade no Brasil e no exterior: www.publiabril.com.br

QUATRO RODAS 692 (ISSN 0103-5908), ano 57, é uma publicação mensal da Editora Abril. Edições anteriores: venda exclusiva em bancas, pelo preço da última edição em banca mais despesa de remessa. Distribuída em todo o país pela Dinap S.A. Distribuidora Nacional de Publicações, São Paulo. QUATRO RODAS não admite publicidade redacional.

Serviço ao Assinante: Grande São Paulo: (11) 5087-2112 Demais localidades: 0800-775-2112
www.abrilsac.com

Para assinar: Grande São Paulo: (11) 3347-2145 Demais localidades: 0800-775-2145
www.assineabril.com.br

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO
Para adquirir os direitos de reprodução de textos e imagens,
ligue: (11) 3990-2329 / (11) 3990.2058
e-mails: atendimentoconteudoabril@abril.com.br e abrilcontent@abril.com.br
Acesse: www.abril.conteudo.com.br

IMPRESSA NA GRÁFICA ABRIL
Av. Otaviano Alves de Lima, 4400, Freguesia do Ó, CEP 02909-900, São Paulo, SP

IVC FIPP ANER SIP

GRUPO Abril

Presidente AbrilPar: Giancarlo Civita

Presidente do Grupo Abril: Walter Longo

Diretor de Operações: Fábio Petrossi Gallo
Diretora Editorial e Publisher da Abril: Alecsandra Zapparoli
Diretor Superintendente da Gráfica: Eduardo Costa
Diretor Superintendente da Total Express: Bruno Tortorello
Diretor Comercial da Total Publicações: Osmar Lara
Diretor de Auditoria: Thomaz Roberto Scott
Diretora Jurídica: Mariana Macia
Diretor Corporativo de Marketing: Tiago Afonso
Diretora Corporativa de Recursos Humanos: Claudia Ribeiro
Diretora de Relações Corporativas: Meire Fidelis

www.grupoabril.com.br

SEGREDO
– O QUE VEM POR AÍ –

Entra Equinox, sai Captiva

Nos planos da GM para 2017 está a chegada ao Brasil do SUV mexicano para o fim do ano, além de novas versões para as picapes S10 e Montana

De modo geral, as fábricas lançarão em 2017 mais versões de carros já existentes e menos modelos inteiramente novos – até porque a maioria se apresentou para trazer novidades em 2016, por conta dos incentivos do Inovar-Auto. Uma empresa que ilustra bem esse comportamento é a GM. A única estreia que se vê no horizonte da Chevrolet em 2017 é o SUV Equinox, que deve chegar por aqui no final do ano.

A fábrica não revela a sua programação do ano, mas diz que tem planos para o segmento de SUVs. E o Equinox já foi flagrado em testes no Brasil. O modelo, que acaba de chegar à terceira geração nos Estados Unidos, será o substituto do Captiva – que ainda está à venda no Brasil, na versão Ecotec 2.4 de 184 cv, por R$ 103 990. Derivado da plataforma D2XX do novo Cruze, o Equinox tem dimensões semelhantes às do Captiva. Mede 4,65 metros de comprimento por 1,84 de largura e 1,66 de altura, contra 4,57 metros, 1,85 e 1,70 do antecessor, respectivamente. Na distância entre eixos, o novato tem 2,73 metros contra 2,71 do Captiva.

Importado do México, o Equinox virá com duas opções de motorização a gasolina: 1.5 turbo de 173 cv, com câmbio automático de seis marchas, e 2.0 turbo de 255 cv, com um automático de nove velocidades.

O estilo, como se pode ver pelas fotos, segue o novo padrão visual da Chevrolet, apresentado ao nosso mercado em 2016 pelo Cruze. As lanternas traseiras têm um quê de Camaro. Mas todo o restante é muito

Semelhança do Equinox com o Cruze não é coincidência

semelhante ao Cruze, principalmente o interior, onde painel, mostradores, botões e materiais são os mesmos.

Em relação aos equipamentos, destaques para a câmera de visão 360, alerta de colisão e frenagem autônoma para velocidades reduzidas, além da central multimídia MyLink, com sistema OnStar. O Equinox virá para o Brasil importado do México, aproveitando o regime de cotas com isenção de impostos, com preço médio estimado em R$ 130 000 mesma faixa de rivais como Jeep Compass e Hyundai New Tucson.

FOCO NAS PICAPES Entre as versões dos modelos existentes, a GM deve se concentrar no segmento de picapes, ou seja, no desenvolvimento de variações de S10 e Montana.

Começando pela S10, já se sabe que ela ganhará uma opção aventureira. Quem esteve no Salão do Automóvel de São Paulo, em novembro, teve a oportunidade de ver duas picapes conceito que sinalizavam por onde a fábrica pretende caminhar. Uma delas foi exposta em posição de destaque no estande da marca. Batizada de S10 Xtreme, era cor de laranja e estava equipada com estribos, pneus lameiros, snorkel e suspensão elevada. A outra, chamada S10 Trailboss, ficava em uma área externa do Salão, em uma pista off road construída para test drives. Essa contava com pneus de uso misto, estribos, rack e para-choque robusto.

Segundo uma fonte, a GM quer atender uma parcela de compradores que usa as picapes em trilhas, como se fossem veículos off road. A S10 aventureira segue a proposta das versões Active, disponível na minivan Spin e no hatch Onix. Lançada no final de 2014, a Spin Active responde atualmente por cerca de 25% das vendas da minivan, o que representa cerca de 500 unidades/mês. E, no caso do Onix Active, que foi lançado em 2016, a participação é de 10%, aproximadamente 1.300 carros.

Essa configuração de S10 não deve se chamar Active, entretanto. Esse nome ficará para os automóveis da linha. Para as picapes, a GM deve adotar o nome Off road, que foi usado na geração anterior da Montana.

Em relação à Montana, no Salão do Automóvel, a GM apresentou uma versão conceito chamada Activ X que trazia mudanças apenas visuais, como rodas pretas, soleiras, pneus de uso misto, revestimento que imita neoprene e apliques do próprio neoprene, além de grafismo na cor verde limão. Mais que uma versão esportiva, essa picape indica também que a Chevrolet não tem planos de fazer uma nova geração do modelo.

E aquela possibilidade de a fábrica lançar a picape derivada do Onix? De fato, existiu, mas hoje deixou de figurar entre as prioridades da GM.

S10 Xtreme *(à esq.)*, Trailboss e Montana Activ X: diferentes versões para atender a expectativas específicas do público de picape

ARQUIVO PRIVADO

FAMÍLIA UNIDA

Lançada em 2014 na versão sedã, a linha Mercedes Classe C (sedã, cupê e perua) vai receber seu primeiro face-lift, que está previsto para 2018.

EXTREMIDADES

A BMW vai ampliar sua oferta de SUVs nos dois extremos da linha. Na parte de baixo virá o X2, um SUV compacto nos moldes do Audi Q2. Na parte de cima, haverá um X7, com o porte do Audi Q7.

SUV CUPÊ

Assim como outras rivais de prestígio, a Porsche se prepara para oferecer um SUV cupê. O modelo escolhido para ganhar a variação de carroceria será o Cayenne. A novidade deve estrear no final de 2018.

PIMENTA PURA

A Lamborghini está realizando testes de inverno com seu mais novo esportivo: a versão apimentada Superleggera do Uracan. Além de mudanças mecânicas, o modelo terá visual anabolizado.

Peugeot 3008

Mostrado no Salão do Automóvel de São Paulo, em novembro, o Peugeot 3008 já está na reta final para homologação no país (*leia o test-drive do carro nesta edição*). Ele foi fragrado em Pirapora (MG), onde existe uma pista certificada pelo governo, como padrão para testes de eficiência energética (para medição de resistência ao rolamento). O flagrante foi feito pelo leitor Christian Fernandes, de Conselheiro Lafaiete (MG).

MANDE SEU SEGREDO

Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós

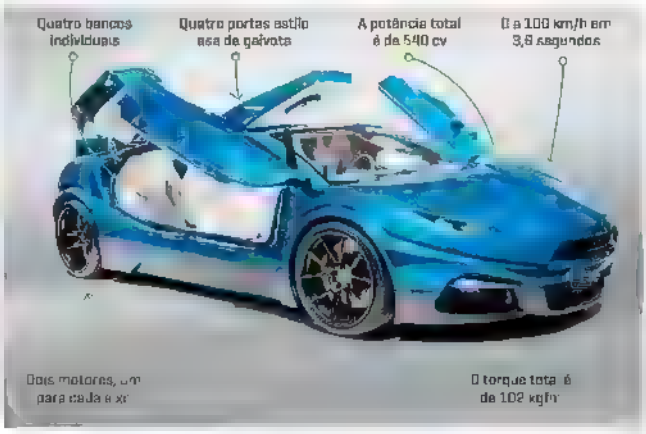
PCG@ABRIL.COM.BR

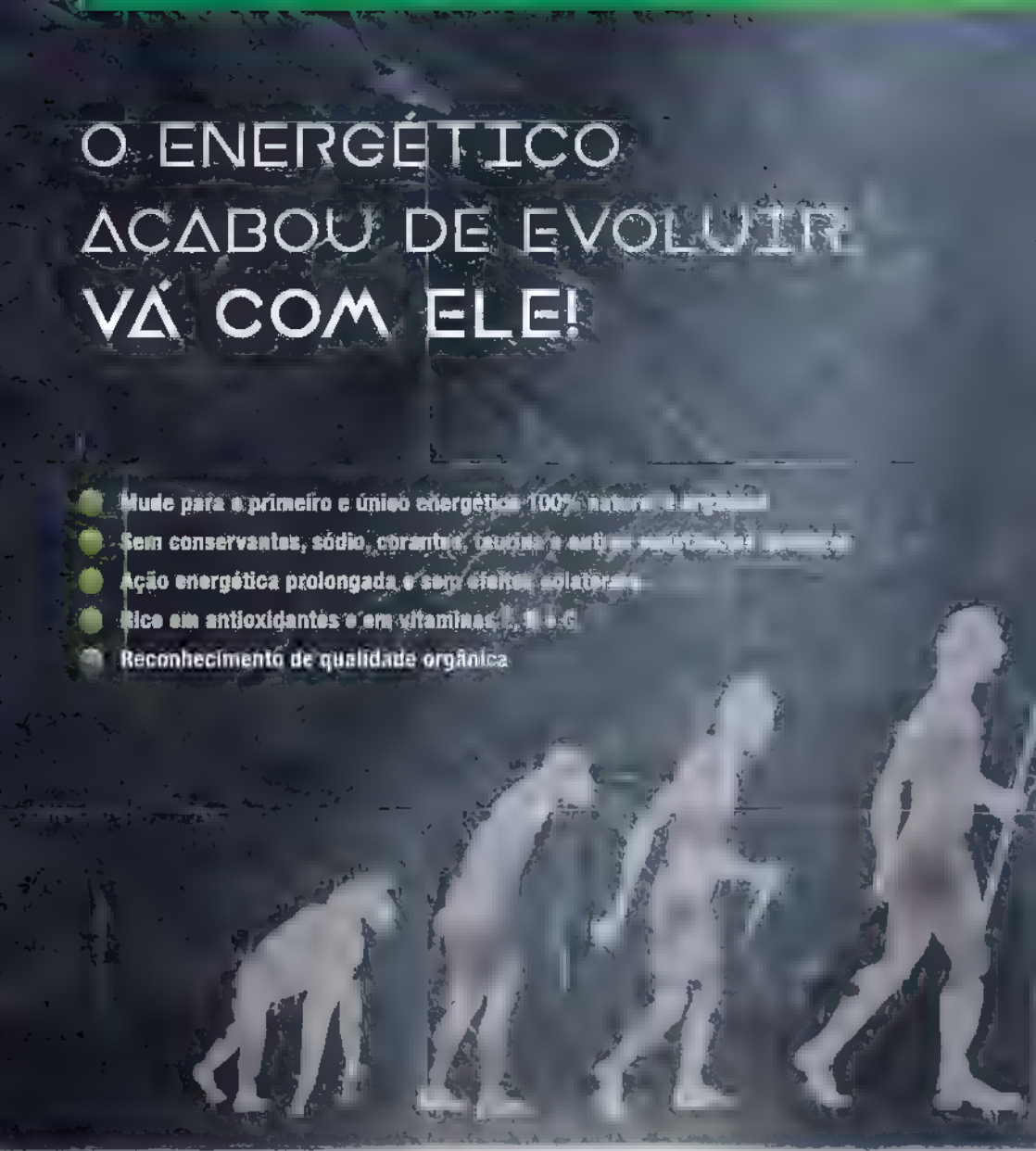
HOMEM DE VISÃO

Além da Strada e da Fiorino, com a marca RAM, já mostradas nesta seção, a Fiat também exporta o Grand Siena para o México, só que, nesse caso, com o emblema da Dodge. Lá o Grand Siena é chamado de Vision e divide o show-room com ícones da marca americana como o esportivo Challenger e o SUV Durango. A foto acima foi feita pelo leitor Glauco Sanches, na rodovia BR-135, em Belo Horizonte (MG).

CONCEITO: GREEN LORD MOTORS G4

Esta é uma proposta de uma empresa japonesa para o superesportivo do futuro. Como é equipado com dois motores elétricos (que ocupa menos espaço que um motor a explosão), poderia transportar quatro pessoas.




O ENERGÉTICO
ACABOU DE EVOLUIR.
VÁ COM ELE!
Mude para o primeiro e único energético 100% natural
Sem conservantes, sódio, corantes, taurina e
Ação energética prolongada e sem efeitos colaterais
Rico em antioxidantes e em vitaminas
Reconhecimento de qualidade orgânica

PRATIQUE
ORGANIQUE
NATURAL
BRAZILIAN
ENERGY
Go
BOX

Estas foram as matérias mais lidas no nosso site no último mês. Não viu, acesse:

QUATRORODAS.COM.BR

facebook.com/quatrorodas instagram.com/quatro_rodas

OS MELHORES CARROS DE 2016 NA OPINIÃO DA REDAÇÃO DA QUATRO RODAS

Cada jornalista da revista elegeu seus preferidos: de Porsche 918 Spyder, Nissan GT-R e Jeep Wrangler a Fiat Toro, Golf 1.0 TSI e Chevrolet Cruze, tem opções para todos os estilos.

O que acontece com o motor ao atingir a faixa vermelha do conta-giros?

Herança dos tempos do carburador, e a era uma zona de risco para os motores. Hoje, com as maravilhas da injeção eletrônica, a coisa mudou de figura.

Dez carros com potência acima do divulgado pelas marcas

Para pagar menos imposto, acordo para limitar potência de esportivos ou revelar só a potência "na roda", vale quase tudo na indústria. O Corvette Sting Ray 1967 que o diga.

Entenda a revolução do motor sem comando de válvulas

Enquanto algumas marcas se gabam do comando de válvulas variável, a sueca FreeValve (da Koenigsegg) sinaliza um futuro onde usaremos atuadores eletro-hidropneumáticos.

Dez carros com peculiaridades desafiadoras para o motorista

Na segunda parte da série, mostramos como não é fácil abrir o teto do Civic VTI, mexer no GPS dos Citroën, buzinar no velho Celta ou girar o volante do Etios até o fim.

Arte bruta

Pintor que atua na região da Via Dutra ganha fama por trabalhos realistas em caminhões

POR SAIDDRA CARVALHO

O desenho sempre esteve na vida do paulista Anderson Peres, 33 anos, conhecido como Careca. Seu quarto na infância era repleto de cadernos com os desenhos que fazia nas aulas. O hobby ganhou força na adolescência, quando grafitava os muros de São José dos Campos (SP) com os amigos. "Eu vim de uma família bem humilde e a arte era a maneira de fugir da criminalidade", diz.

Mas demorou pouco para que seu talento fosse descoberto. "Comecei a grafitar motos, até que um caminhoneiro se interessou e pediu que eu desenhasse um dragão na tampa traseira do veículo", conta. E foi nessa primeira pintura em um "bruto" que descobriu seu verdadeiro talento. A partir daí se tornou conhecido no meio e abriu a Careca Pinturas Especiais. "Fui beneficiado por morar perto da Dutra. De lá, os caminhoneiros tinham fácil acesso. Em menos de dois anos, já tinha oficina própria e mais de 100 caminhões pintados."

Segundo Careca, esses veículos de carga que ele pinta são uma espécie de outdoor ambulante, já que essa propaganda gratuita foi responsável pelo crescimento do negócio. Ele gosta de dizer que se tornou um realizador de sonhos: "Muitas vezes eu sou escolhido para grafitar o primeiro caminhão que o motorista compra depois de muitos anos de estrada".

ALGUNS DOS PRINCIPAIS TRABALHOS DE CARECA

Pinturas como estas custam cerca de R$ 3.000 e podem levar de 10 a 70 horas de produção. As mais pedidas são imagens cristãs e personagens

Esta pintura 3D foi a mais demorada

Personagens são o carro-chefe

Grafites com Jesus já somam 20

VILLE DU VIN e Veja Comer & Beber

Recomendam

BENVINO

RÓTULOS EXCLUSIVOS. EXPERIÊNCIAS ÚNICAS.

Assine BENVINO. **O clube de assinaturas** que leva vinhos das melhores vinícolas do mundo até a sua casa

O grande desafio de um apreciador de vinho é escolher o que degustar. Afinal, existem mais de 75 mil rótulos no mercado, produzidos em 72 países. BENVINO ajuda você nessa escolha, enriquecendo seu conhecimento com histórias fascinantes dos lugares de produção, dicas de harmonização e muito mais, tornando pleno o seu prazer de degustar um bom vinho.

PREMIER

Quer descobrir os sabores das principais regiões produtoras do mundo? Assine este plano que leva para você, todo mês, dois rótulos exclusivos.

Apenas **R$ 99,00**/mês

EXCLUSIF

Este plano é especial para quem quer ampliar seus conhecimentos sobre o universo de vinhos e vinhedos. Assine e receba, todo mês, dois rótulos premium

Apenas **R$ 185,00**/mês

EXCELENCE

Neste plano, você tem produções de qualidade excepcional das melhores vinícolas do mundo. Assine e receba mensalmente em casa uma seleção de rótulos.

Apenas **R$ 359,00**/mês

GRUPO Abril

Assine BENVINO

Receba em casa vinhos exclusivos e selecionados por especialistas todos os meses

1 Acesse o site GoBOX e crie a sua conta.

2 Escolha o seu plano.

3 Faça a sua assinatura informando seus dados e o seu cartão de crédito

4 Receba todo mês, no conforto da sua casa, a sua caixa BENVINO

www.**assinegobox**.com.br

Baixe o app Blippar, aponte o celular na horizontal para as páginas e veja o vídeo

Precisa-se de humanos

DIREÇÕES

Para a Nissan, carros autônomos precisarão de ajuda humana em um futuro próximo e faz projeto em parceria com a Nasa · POR JULISSES CAVALCANTE

Operador traça rota para o carro seguir viagem

A Nissan irá lançar seu primeiro carro autônomo em até três anos. Porém, a novidade chegará ao mercado em etapas. Atualmente, a minivan Serena já é capaz de seguir o tráfego em rodovias sem intervenção do motorista, mas não consegue trocar de faixa de rolagem. Trata-se de uma tecnologia semelhante à da Tesla, cujo modelo elétrico também dispensa o condutor em situações restritas.

Para a fabricante, o carro autônomo não poderá dispensar a ajuda humana em um futuro próximo. Por isso buscou a ajuda da Nasa para desenvolver a tecnologia. A agência espacial americana tem experiência em direção remota, recurso utilizado para telequiar a Mars Rover – engenheiros na Terra controlavam a sonda em Marte. A parceria deu origem ao SAM (Seamless Autonomous Mobility). Em português, significa Mobilidade Autônoma Integrada.

Na prática, a ideia é fazer com que o carro possa rodar sem intervenção do motorista. Quando o sistema de inteligência artificial embarcado depara-se com uma situação inesperada, o veículo pede ajuda a uma central de atendimento. Um operador humano recorre a câmeras, sensores e localização do veículo para analisar a situação e traçar uma nova rota e contornar o problema, liberando o automóvel a seguir viagem. A solução para o problema é enviada aos demais carros da região. Então, quando o segundo veículo se aproxima do mesmo obstáculo, já tem a "solução" para desviar sozinho.

Segundo o CEO da Nissan, Carlos Ghosn, a empresa prevê que até 2030 15% do mercado seja tomado por veículos autônomos (e 25% elétricos). Até lá, a implementação da tecnologia ocorrerá em três fases – a primeira já está no mercado. Em 2020, os carros poderão andar sozinhos na estrada. Posteriormente, nas ruas. "Os motoristas vão continuar existindo. Mas as pessoas terão a opção de dirigir apenas quando desejarem", diz Ghosn.

Veículos que não precisam de motorista já conseguem seguir regras de trânsito, ler placas e interagir com os outros carros e pessoas. Porém, ainda são incapazes de infringir as normas quando necessário. Mas há situações legítimas em que é necessário descumprir uma ou outra sinalização. Por exemplo, no caso de bloqueio de via por conta de manutenção ou acidente. Para a Nissan, essa alternativa é uma saída mais plausível à possibilidade de ensinar carros a desrespeitar leis. Porém, há desafios: a ação do operador externo precisa ser ágil. Ou você teria paciência para aguardar 30 segundos até alguém solucionar o seu problema? Talvez seja mais rápido alguém tomar o volante quando o carro não souber o que fazer. QR

PATROCÍNIO MASTER
Volkswagen
APOIO:
PETRONAS

Encantadora de carros

A antropóloga Melissa Cefkin treina carros autônomos a copiar o comportamento humano em situações inesperadas. Seguir regras de trânsito não é problema: nisso eles são melhores do que nós

POR ULISSES CAVALCANTE, de Las Vegas

Entre engenheiros, programadores e técnicos em robótica do centro de pesquisas da Nissan, no Vale do Silício (EUA), a antropóloga Melissa Cefkin tem uma missão distinta de seus pares. Enquanto o desafio deles é fazer o carro autônomo andar sozinho, ela precisa "ensinar" esse mesmo veículo a passear de maneira adequada. Pelo menos o que nós humanos consideramos como adequado. Cefkin estuda o trânsito no mundo todo, estabelece padrões e então transfere parâmetros de ação para o computador. Robôs não têm dificuldades em seguir regras. O difícil é fazê-los conviver com humanos, seres que têm uma dificuldade imensa em seguir normas o tempo todo.

Não tenho certeza de que carros autônomos vão ser melhor que nós. Sem dúvida serão mais rápidos, mas sempre haverá coisas que nós poderemos fazer e máquinas não

O carro autônomo, sem motorista, pode "dirigir" e se comportar melhor do que nós?

Não creio que carros autônomos possam se comportar como humanos. Nem é isso o que estou tentando ajudar. Meu trabalho é ajudar com que reconheça o comportamento humano e se adapte as situações diferentes, agindo da forma aceitável. A máquina precisa se adaptar às pessoas, como um smartphone. É o aparelho que se adapta aos humanos e não o contrário. Nossos celulares estão cada vez mais inteligentes. Mas ninguém, de forma nenhuma, vê o telefone como um ser intelectual e consciente. Será o mesmo com carros: entenderemos como as pessoas e como interagir com elas. Veículos autônomos podem até nos superar em alguns aspectos, mas sistemas computacionais não têm emoções, histórico familiar, esperam que não ficamos tão bem se sentem abalados

No geral, carros autônomos têm reações mais lentas que humanos. Quando você prevê que essa situação se inverta?

Sistemas autônomos já são melhores que nós em diversas situações. Têm câmeras ruins mas que não dependem de luz, enxergam em 360 graus, podem perceber situações de todos os lados e processar essas informações de uma vez só. Também não se distraem, não se cansam, nem ficam irritados. Mas isso não quer dizer que sejam perfeitos. Tenho muito respeito pela mente humana e pela sociedade

Máquinas são ótimas em seguir regras, mas o trânsito é cheio de exceções. E existem situações pontuais em que é necessário não seguir-las. Elas podem quebrar regras?

Sim, mas ainda não. Também não está claro se devemos programar máquinas para quebrar regras. Entendemos que o ideal é ter um humano para avaliar cada situação e, ao fazer isso, dizer como e quando quebrá-las. Há situações em que é necessário atravessar um sinal vermelho ou ultrapassar pela contramão. Zonas de construção são casos com sinais conflitantes. Por exemplo, uma via de mão dupla parcialmente bloqueada, com um operário vestido a caráter desviando o tráfego pelo lado oposto da pista, como um [illegible] autônomo poderá avaliar a situação? Nesse caso, andar pela contramão é uma situação legítima do trânsito. Mas como avaliar o caminho? O operário está correto? É melhor ficar parado? São julgamentos que só um humano é capaz de fazer. Isso não deve mudar nos próximos dez anos

[illegible] interesse do público. Por que as pessoas não toleram esse tipo de ocorrência?

Não tenho resposta definitiva, mas creio que isso se deve à novidade. Como pesquisadora social e analista cultural, não me surpreende que seja assim. É um padrão humano não aceitarmos situações com as quais não estamos familiarizados. O carro autônomo ainda não faz parte do nosso cotidiano. Então esse desconforto é uma atitude social comum, pois ainda não nos identificamos com ele. Mas são mais seguros e vão diminuir a quantidade de acidentes. Com o tempo as pessoas vão se adaptar, comparar o "antes" e "depois" e aceitar a realidade. Foi assim com o telefone e até com o caixa eletrônico. Ninguém confiava na máquina e preferia o atendimento com uma pessoa. Hoje é natural

É mais fácil ensinar um carro ou uma pessoa a se comportar bem no trânsito?

Posso fazer a mesma afirmação para as duas situações. Pessoas podem ser fáceis porque se preocupam com a percepção dos outros. A sociedade nos pressiona, sentimos vergonha. Ou seja, a forma como sou percebida me afeta. Além das regras, as pessoas têm reforço social do ambiente. Máquinas não. São movidas por um programa. Se tivermos boas regras, não teremos problemas

Os motoristas brasileiros demonstram comportamentos que não se vê em outros países. Como você avalia nosso trânsito?

É difícil dizer se é bom ou ruim, pois essa afirmação depende de uma avaliação das convenções e normas culturais. Algo aceitável no Brasil pode ser inaceitável em outros países, pois as expectativas são diferentes. O [illegible] de São Paulo é menos louco e caótico do que [illegible] levaria a crer. Mas ela chamou a atenção para as pessoas não perceberem a segurança de tráfego. Em minhas pesquisas, notei que pensam mais em segurança pessoal. As pessoas toleram que haja menos segurança para um ciclista ou pedestre do que para outros participantes do trânsito

Será possível ter carros autônomos em lugares menos ordenados, como o Brasil?

Sim, mas será preciso adaptá-los. Por ora não teremos um veículo 100% autônomo e monitoramento humano será indispensável. Não creio que haja lugares em que não seja possível ter essa tecnologia. Mas pode haver países que representarem um desafio muito grande, então não serão prioridades nesses primeiros anos. São muitos deles

Carro autônomo pode nos ajudar a modificar algum comportamento no trânsito?

Espero que sim. Não quero dizer que temos as melhores respostas sobre como se comportar bem. Mas se pudermos usar [illegible] para estabelecer novos padrões de comportamento, ótimo. Ainda há soluções a encontrar. Precisaremos de novas estratégias de sinalização, como um [illegible] no carro informando suas intenções. Há muita expectativa e muitas necessidades, como novas regras e, pois, novos sinais de trânsito. É um longo caminho que vem por aí.

Do Brasil para o mundo

A indústria automotiva nacional mostra sua força ao destinar para outros países carros idealizados ou lançados primeiro por aqui POR GUILHERME FONTANA

GANHE ATÉ R$ 18

PARA COMPRAR REVISTAS ABRIL

O calor da estação também esquentou os descontos nas bancas.
Aproveite e escolha as suas revistas preferidas.

QUANTO MAIS VOCÊ E SUA FAMÍLIA LEEM, MAIS VOCÊS GANHAM.

Abril

GANHE ATÉ R$ 18

PARA COMPRAR REVISTAS ABRIL

Compre outras revistas da Abril e aumente as suas chances de ganhar mais descontos.

DESTAQUE OS SEUS CUPONS DE DESCONTO

Somente um cupom por exemplar. Oferta válida até 5/3/2017. Promoção válida exclusivamente para bancas de jornais e revistarias. Desconto não cumulativo. Válido em todo o território nacional. Caro jornaleiro, entregue este cupom ao seu distribuidor ou à agência TOTAL Publicações.

RECORTE

990 3614 011664

Somente um cupom por exemplar. Oferta válida até 5/3/2017. Promoção válida exclusivamente para bancas de jornais e revistarias. Desconto não cumulativo. Válido em todo o território nacional. Caro jornaleiro, entregue este cupom ao seu distribuidor ou à agência TOTAL Publicações.

RECORTE

990-3614-011671

Somente um cupom por exemplar. Oferta válida até 22/3/2017. Promoção válida exclusivamente para bancas de jornais e revistarias. Desconto não cumulativo. Válido em todo o território nacional. Caro jornaleiro, entregue este cupom ao seu distribuidor ou à agência TOTAL Publicações.

RECORTE

990 3614 011732

Somente um cupom por exemplar. Oferta válida até 28/2/20 . Promoção válida exclusivamente para bancas de jornais e revistarias. Desconto não cumulativo. Válido em todo o território nacional. Caro jornaleiro, entregue este cupom ao seu distribuidor ou à agência TOTAL Publicações.

RECORTE

990 3614 011701

Somente um cupom por exemplar. Oferta válida até 5/3/2017. Promoção válida exclusivamente para bancas de jornais e revistarias. Desconto não cumulativo. Válido em todo o território nacional. Caro jornaleiro, entregue este cupom ao seu distribuidor ou à agência TOTAL Publicações.

RECORTE

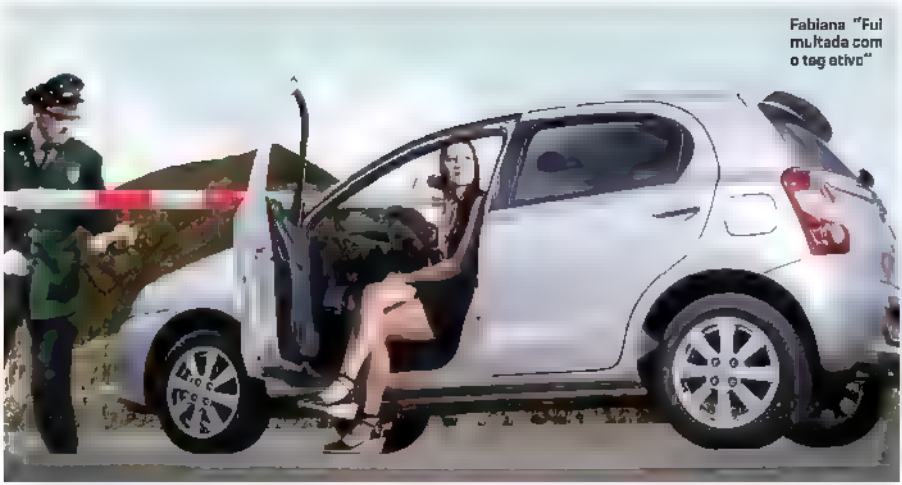
990 3614 011558

Somente um cupom por exemplar. Oferta válida até 28/2/20 . Promoção válida exclusivamente para bancas de jornais e revistarias. Desconto não cumulativo. Válido em todo o território nacional. Caro jornaleiro, entregue este cupom ao seu distribuidor ou à agência TOTAL Publicações.

RECORTE

990 3614 011626

Abril



Fabiana "Fui multada com o tag ativo"

Passe sem parar e pague a multa

Clientes são autuados por evasão mesmo pagando às empresas de pedágio eletrônico, que alegam não serem responsáveis pelo problema POR ISADORA CARVALHO

O engenheiro mecânico Breno Costa Leite teve uma surpresa nada agradável ao voltar de uma viagem ao Rio de Janeiro. "Sou de São José dos Campos e, ao voltar para casa, recebi duas multas por evasão de pedágio mesmo sendo cliente Sem Parar", conta Leite. "O que me revoltou ainda mais é que o valor tinha sido debitado da minha conta e que a empresa não me prestou nenhuma assessoria. Só indicou recorrer da multa." Após a experiência, o engenheiro decidiu cancelar a assinatura.

Esse problema tem se tornado frequente com assinantes de empresas de pedágio eletrônico, como Sem Parar e Conect Car. No site Reclame Aqui, os casos de multa por evasão de pedágio estão entre os mais recorrentes e já conta com mais de 150 relatos nas páginas destinadas às prestadoras desse serviço.

Cliente do Conect Car, Daiana Ferreira foi surpreendida com duas multas. "Fui autuada na ida e na volta da viagem, mesmo com o tag ativo e sem culpa nenhuma. Tive que arcar com a pontuação na CNH *(5 pontos)* e o custo *(hoje de R$ 195,23)*, sem nenhum apoio da empresa", diz.

Advogado especialista em direito do consumidor, Ronaldo Gotlib esclarece que nesses casos o cliente deve fazer uma reclamação formal. "Caso o consumidor não tenha recebido uma orientação adequada de como proceder, ele deve recorrer ao Procon e, caso necessário, abrir uma denúncia contra a empresa no site do Ministério Público", explica.

As companhias afirmam que o tag eletrônico, que vai dentro do automóvel, tem que estar sempre atualizado com a placa do veículo. Elas alegam que falhas no sistema podem ocorrer pelo fato de o cliente não trocar o tag quando muda de carro.

Porém, mesmo seguindo essa regra, a paulista Fabiana Pedrazzi não escapou da dor de cabeça ao passar por uma praça de pedágio na Rodovia dos Bandeirantes, São Paulo.

"Como era a minha primeira viagem com o carro novo, eu parei em um posto autorizado da Sem Parar e fiz a troca do tag. Porém, no primeiro pedágio, a cancela não abriu. Estacionei, o funcionário da concessionária consultou a placa e me informou que estava tudo certo", conta Fabiana. Depois, em casa, ela deparou-se com a notificação de infração por evasão de pedágio. "Fiquei com muita raiva, afinal eu fiz tudo certinho e mesmo assim não tive o atendimento adequado da empresa."

Tanto Sem Parar como Conect Car dizem que não têm competência legal para emitir multas nem poder para revogá-las. Toda responsabilidade pela operação da praça de pedágio, inclusive a liberação manual do veículo pelo fiscal de pista, é da administradora da rodovia.

Os destaques de QUATRO RODAS em fevereiro de...

1997

Ainda importado e vendido em dólares, o Audi A3 chegava ao Brasil destacando seu preço relativamente acessível. Mais do que isso, ele desembarcava por aqui já com a promessa de produção nacional – o que, de fato, ocorreu entre 1999 e 2006, no Paraná.

PERUA TAMANHO FAMÍLIA

Em uma época dourada para as peruas no Brasil, o Palio Weekend estreava no mercado apenas um mês depois da versão station do Escort. Na prática, o modelo mesclava o visual moderno (para a época) do Parati e o bom espaço do Escort, oferecendo um porta-malas de 384 litros. Debaixo do capô, a perua poderia carregar um motor 1.5 multipoint ou um 1.6 de 16 válvulas com 106 cv e 15,1 mkgf, sempre com transmissão manual de bons e precisos engates.

1967

O Fusca ganhava uma importante atualização para a linha 67: o motor 1300 passava a entregar 10 cv extras, garantindo mais força em saídas e retomadas.

1977

Além de diversos testes, a edição 199 destacava o alto preço da gasolina. Por isso, demos dicas de uma condução mais econômica em ciclos urbanos e rodoviários.

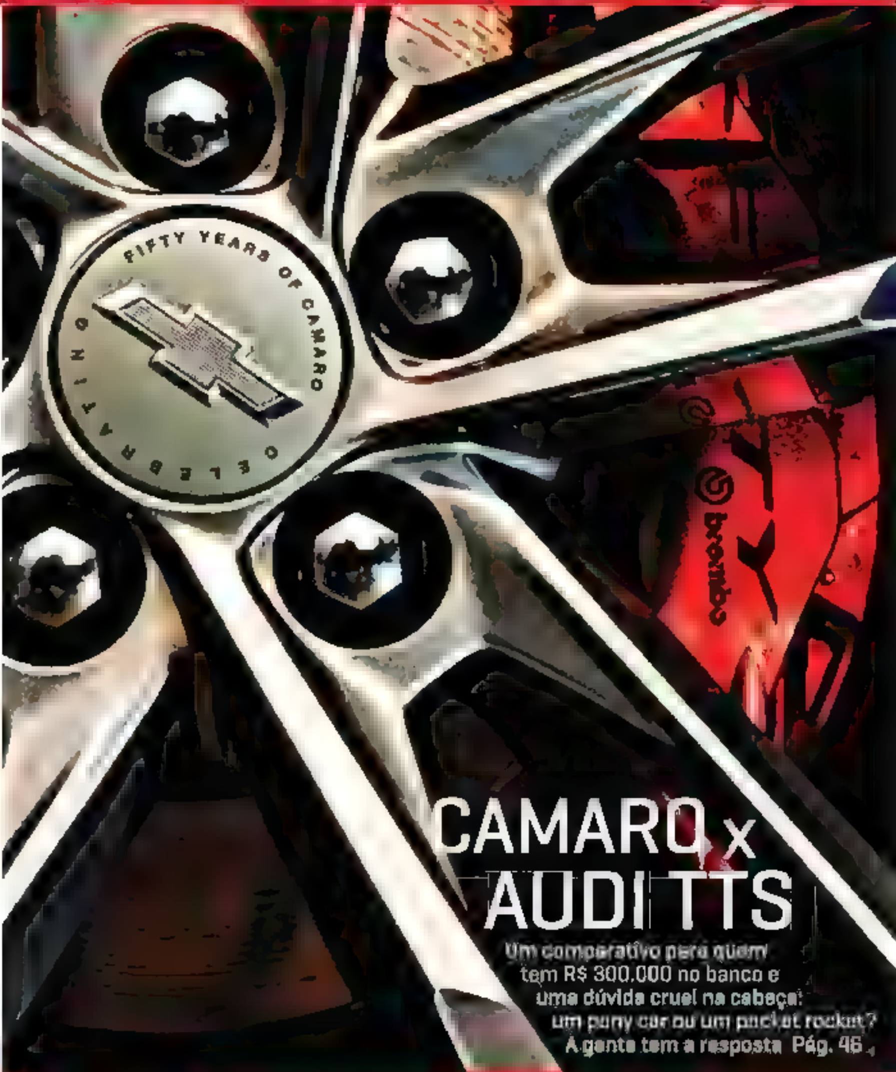
1987

Fomos até os EUA para conhecer o irmão norte-americano do Voyage – e constatamos que ele, chamado de Fox por lá, era bem melhor que o modelo vendido por aqui.

2007

Lá se vão dez anos desde que os chineses ensaiaram sua invasão ao Brasil: na capa, Chevrolet Spark e Chery QQ. Os aventureiros urbanos também estavam no auge do mercado.

TESTES


FIFTY YEARS OF CAMARO
CELEBRATING
brembo
CAMARO x AUDI TTS
Um comparativo para quem tem R$ 300.000 no banco e uma dúvida cruel na cabeça: um pony car ou um pocket rocket? A gente tem a resposta Pág. 46

CONJUNÇÃO ADVERSATIVA

Mesmo automático e com bom custo-benefício, o T5 ainda sofre com os "poréns"

POR GUILHERME FONTANA FOTOS PEDRO BICUDO

Quem se lembra das aulas de português da escola talvez se recorde das temidas conjunções adversativas. São palavras que ligam duas orações expressando a ideia de contraste, que é o caso de "mas", "porém", "entretanto" e "todavia", termos que na maior parte do tempo podemos usar para definir o JAC T5 CVT. Mesmo com predicados que mostram a evolução da marca nos últimos anos, o SUV ainda tem contras que farão muitos torcerem o nariz.

Tudo começa no visual. O T5 tem boa aparência com traços modernos e leds nos faróis. No entanto, ainda fica evidente a inspiração em modelos coreanos mais antigos (Hyundai ix35), o excesso de cromados e a desproporcionalidade entre as rodas aro 16 e a carroceria. Em relação às versões manuais, a única diferença visual do T5 está na inscrição CVT na traseira.

Os "poréns" continuam na parte de dentro. O desenho do painel até tem certa personalidade e boa disposição dos comandos, mas peca por (novamente) ainda ter elementos inspirados demais em outras marcas e volante muito grande.

Pecado ainda maior está nos materiais utilizados, de baixa qualidade e toque rígido, além do característico cheiro forte de plástico. No espaço, entretanto, ele se destaca: leva cinco pessoas confortáveis e tem porta-malas de 600 litros, mais do que os rivais HR-V (437), Renegade (273), Kicks (432), EcoSport (362) e Duster (475).

De série, ele traz ar-condicionado digital, leds diurnos, bancos de couro, sensores de estacionamento, câmera de ré, Isofix, assistente de partida em rampas, controles de estabilidade e tração. Porém, há apenas dois airbags. A central multimídia é completa (com USB, Bluetooth e espelhamento de smartphones), entretanto nada intuitiva – fora o brilho excessivo da tela e os sons estridentes das respostas dos toques. Conectar um smartphone por Bluetooth, então, é quase impossível.

Com a transmissão CVT (com seis marchas pré-programadas), além de dar folga à perna esquerda do motorista, o T5 ganhou desempenho e economia. No nosso teste, levou 13 segundos para ir de 0 a 100 km/h e 9,9 na retomada de 80 a 120 km/h. Na versão manual, fez 14 e 11,1, respectivamente. O consumo também melhorou: 10,6 km/l em ciclo urbano rodoviário, contra 9,3/11,3 do manual.

Painel traz materiais de toque rígido

Central multimídia é completa, mas difícil de operar. Tela de 8 polegadas tem brilho excessivo. Traseira tem cromados por toda parte e dupla saída de escape falsa

Entretanto, não se anime com a palavra "desempenho". A letargia do motor 1.5 de 125 | 127 cv e 15,5/15,7 mkgf com gasolina/etanol, o mesmo que equipa o hatch J3 e o sedã J5, incomoda. As saídas são lentas e o motor, em conjunto com o câmbio, grita em retomadas e velocidades constantes acima de 100 km/h.

O comportamento combina com o da suspensão. Focada no conforto, ela é macia até demais. Se na cidade filtra bem as imperfeições do solo, em rodovias e curvas mais acentuadas a carroceria inclina a ponto de causar insegurança nos ocupantes.

Custo-benefício continua sendo o lema dos JAC. O T5 automático custa R$ 71.490, ou apenas R$ 1.500 a mais em relação ao manual. Os "mas" e "porém", contudo, mostram que ele ainda tem de evoluir

Motor 1.5 de até 127 cv e 15,7 mkgf é fraco, mas tem números melhores de aceleração e câmbio CVT

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 13 s
0 a 1.000 m
34,9 s – 149,4 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
184 km/h

RETOMADA
0-40 a 80 km/h: 5,8 s
0-60 a 100 km/h: 7,3 s
0-80 a 120 km/h: 9,2 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m:
18,4/28,4/45,8 m

CONSUMO
Urbano: 10,8 km/l
Rodoviário: 14 km/l

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 71.490
Motor: flex, diant. transv., 4 cil., 1.499 cm³, 16V, 127/125 cv a 6.000 rpm, 15,5/15,7 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.)/eixo de torção (tras.)
Freios: discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga-leve, 205/55 R16
Dimensões: comprimento 432,5 cm; altura, 162,5 cm; largura 176,5 cm; entre-eixos, 256 cm; peso, 1.210 kg; tanque, 45 l; porta-malas, 600
Equipamentos de série: ar digital, assist. de partida em rampas, piloto aut., ESP, controle de tração e central multimídia

VEREDICTO

Agora com câmbio automático e preço atraente, o JAC T5 teria tudo para fazer sucesso no Brasil se não fossem os tentos "porém"

★★★

O XC90 diesel vai de 0 a 100 km/h em 9,7 segundos

PARA QUEM QUER IR MAIS LONGE

Movido a diesel, novo Volvo XC90 roda mais de 1.000 km com um tanque de combustível

POR ISADORA CARVALHO | FOTOS JOÃO MANTOVANI

Lançado há um ano, o XC90, o SUV de grande porte da Volvo, não tinha versão diesel, para atender quem valoriza a maior autonomia proporcionada por esse tipo de combustível, no dia a dia e a maior durabilidade mecânica, a longo prazo. Não tinha, agora tem.

O novo motor pertence a uma família que a Volvo apresentou em 2015, inaugurando o conceito de motores modulares, na qual o mesmo bloco pode originar versões nos dois tipos de combustível. Assim como o XC90 T6 (gasolina), o XC90 D5 (diesel) tem quatro cilindros e 2 litros de deslocamento. Comparando as fichas técnicas, o T6 rende 320 cv de potência e 40,8 mkgf de torque, enquanto o D5 gera 235 cv e 48,5 mkgf, respectivamente. Na pista de testes, o D5 mostrou desempenho mais comedido, comparado ao T6. Nas provas de aceleração, de 0 a 100 km/h, ele fez o tempo de 9,7 segundos, contra os 7 segundos do irmão a gasolina.

Além do conceito modular, o motor diesel apresenta ainda uma tecnologia inédita para aumentar o desempenho. A Power Pulse usa ar comprimido, liberado no coletor de escape, para gerar uma força extra para o turbo e, assim, reduzir o chamado turbolag (tempo que o sistema leva para fazer efeito). Segundo a fábrica, esse sistema entra em ação sempre que o acelerador é pressionado, com o motor girando abaixo das 2.000 rpm (nas partidas, nas retomadas, em velocidades baixas e médias).

Na prática, nós não verificamos uma melhora substancial, no entanto. Mais surpreendente foi observar como esse turbodiesel trabalha de modo macio e silencioso. Ao volante, o motorista não nota diferença em comparação a um motor a gasolina, termos de ruídos e vibrações.

O ponto mais forte do D5 foi verificado nas provas de consumo. Nessas medições, o XC90 diesel obteve as médias de 11 km/l na cidade e 14,3 km/l na estrada, enquanto o movido a gasolina ficou com 7,8 km/l e 11 km/l, respectivamente. Em termos de autonomia: com um tanque cheio (71 litros, nos dois casos), o motorista do D5 consegue rodar 1.015 km, enquanto o do T6 percorre 781 km (considerando o uso em regime rodoviário).

Os dois modelos, diesel e gasolina, são equipados com transmissão automática de oito marchas e tração integral, e os demais sistemas com freios e suspensões idênticos. O T6 pesa 2.165 kg e o D5, 2.171 kg.

Assim como a versão a gasolina, a diesel chega em duas opções de acabamento e conteúdo: Momentum e Inscription. A primeira é a mais simples. Traz sistema de direção semiautônoma de segunda geração, display central de 9 polegadas, sete lugares individuais, recurso de manobras autônomas de estacionamento, faróis full led, ar digital e quatro zonas, seletor de modos de condução (Comfort, Eco, Dynamic e Off Road) e rodas esportivas aro 19. A Inscription é a completa, que acrescenta sistema de som da marca B&W, suspensão com amortecimento a ar, detector de pontos cegos e rodas aro 20.

Na versão Momentum, o XC90 D5 custa R$ 369.950, na Inscription, R$ 419.950, enquanto o T6 é comercializado por R$ 319.000 e R$ 363.000, respectivamente. A diferença de valores é de R$ 50.950 (Momentum) e R$ 56.950 (Inscription). Basicamente, esse é o preço que o consumidor terá de pagar pelo conforto de passar sem parar (ou parando com menor frequência) pelos postos de abastecimento. QR

Assentos dianteiros são equipados com ventilação e aquecimento. Console central tem acabamento em couro e madeira. Motor 2.0 turbodiesel rende 235 cv de potência

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: **9,7 s**
0 a 1.000 m: **30,8 s – 172,6 km/h**

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
0 a 80 km/h: **4,2 s**
0 a 100 km/h: **5,1 s**
0 a 120 km/h: **6,8 s**

FRENAGENS
80-0/100-0 km/h: **0 m**
15,9/26,8/51,8 m

CONSUMO
Urbano: **11 km/l**
Rodoviário: **14,3 km/l**

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 419.950
Motor: diesel, dianteiro, 4 cil., 1.969 cm³, 16V, 235 cv a 4.000 rpm, 48,9 mkgf a 1.750 rpm
Câmbio: aut., 8 marchas, tração integral
Suspensão: duplo A (dianteira), multilink (traseira)
Freios: discos ventilados
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 275/45 R20
Dimensões: comprimento, 495 cm; altura, 177,6 cm; largura, 200,8 cm; entre-eixos: 298,4 cm; peso, 2.171 kg; tanque, 71
Equipamentos de série: ar digital com quatro zonas, teto solar, head-up display, alerta de colisão frontal e cinco airbags

VEREDICTO

À imagem e semelhança da versão a gasolina, o XC90 diesel é bem mais caro, considerando que só oferece a vantagem de maior autonomia e de durabilidade a longo, muito longo prazo.

★★★★

COMPLEXO DE SUPERIORIDADE

O Kia Cerato se destacaria entre compactos, mas insiste em brigar com os médios

POR GUILHERME FONTANA | FOTOS JOÃO MANTOVANI

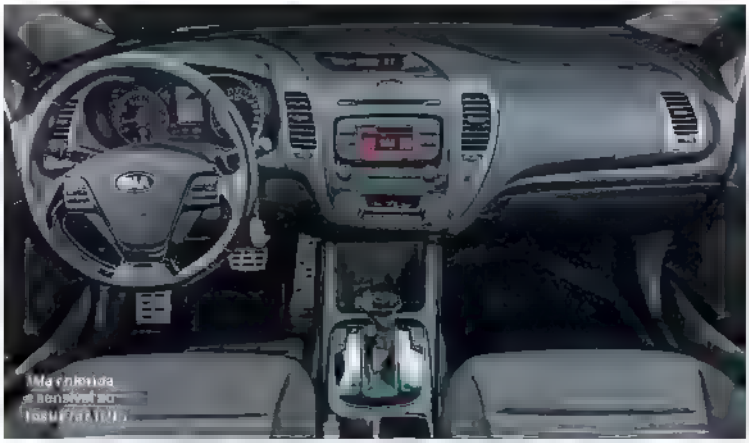
O Cerato chegou ao Brasil em 2010 com a assumida missão de enfrentar Civic, Corolla, Cruze e Jetta. Porém, por erros estratégicos, ele sofre as consequências em querer brigar em um terreno de gente grande. Agora, na linha 2017, o sedã passa por mais uma remodelação visual e de conteúdo para tentar cativar o público dos sedãs médios. Será que agora vai?

Por fora, a reestilização fez bem ao Cerato. Embora permaneçam com praticamente as mesmas dimensões, faróis e lanternas mudaram para parecer menores. Os faróis, com leds diurnos e projetores, estão mais afilados e se ligam à grade, enquanto as lanternas ganharam novo arranjo interno. Os para-choques também foram redesenhados, mas as rodas continuam com aro 16 e desenho simples.

Com exceção dos materiais utilizados, o interior permanece o mesmo. O revestimento do painel alterna entre plásticos de toque rígido e macio, cromados, piano black e uma superfície que simula fibra de carbono – dispensável, já que o Cerato não tem nenhuma pretensão esportiva. O relógio digital no topo do painel dá aspecto antigo à cabine, mas até o líder Corolla repete o recurso. No espaço, o Kia vai bem. As dimensões próximas dos demais sedãs médios levam cinco adultos com conforto, mas os 421 litros do porta-malas estão abaixo da média.

A versão única do sedã, chamada de EX 2.0 e vendida por R$ 79.990, traz ar-condicionado digital de duas zonas, faróis automáticos, faróis de neblina, sensores de estacionamento dianteiros e traseiros, computador de bordo, Isofix e piloto automático. A derrapada está no sistema multimídia, que apesar das entradas auxiliar e USB, além de Bluetooth, é representado por uma defasada tela com iluminação laranja em plena era de grandes e nítidas telas coloridas e sensíveis ao toque. Bancos de couro? Nem como opcional. Airbags? Só os frontais obrigatórios. ESP? Também não.

O grande erro do Cerato está debaixo do capô: o motor 1.6 de 128 (122 cv e 16,5 kgfm com etanol, gasolina e exatamente o mesmo que equipa o HB20, menor e de uma categoria inferior. Acompanhado do câmbio automático de seis marchas, o propulsor é até suficiente para empurrar o sedã, mas não condiz com o segmento dos médios, com 2.0 aspirados e uma variedade de motores turbinados. Ele le



Espaço de cabine está na média do segmento, mas porta-malas fica devendo com apenas 421 l. Confortáveis, os bancos são sempre de tecido. Couro, nem como opcional

vou 12,9 segundos para ir de 0 a 100 km/h, além dos 9,7 para a retomada de 80 a 120 com gasolina. O Corolla 2.0 foi até os 100 km/h em 10,5, enquanto o Civic 2.0 levou 10,2. O Cruze, 1.4 turbo, fez em 9 segundos. O consumo, porém, é semelhante ou até melhor em relação aos rivais: 12,1 km/l na cidade e 15,1 na estrada.

Suas revisões até 60.000 km somam sugeridos R$ 3.873, entre Civic (R$ 4.306), Corolla (R$ 3.102) e Cruze (R$ 3.300). O HB20S, com o mesmo conjunto mecânico, cobra R$ 2.790.

O Cerato não deixa dúvidas de que é um ótimo carro, mas erra ao tentar brigar entre os médios apenas pelo porte. Para chegar lá, porém, ele necessita de mais segurança e potência. Mas, enquanto isso, ele seria uma boa escolha entre os compactos – se não fosse, ainda, o preço de um médio. QR

Motor 1.6 de até 128 cv é o ponto crítico do Cerato. Apesar de econômico, fica fora dos padrões da concorrência, com motores maiores ou turbinados

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 12,8 s
0 a 1.000 m: 34,1 s – 155,6 km/h

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 5,8 s
0 60 a 100 km/h: 7 s
0 80 a 120 km/h: 9,7 s

FRENAGENS
80, 80/120 km/h: 0 m
18,6/30,8/88,1 m

CONSUMO (GAS.)
Urbano: 12,1 km/l
Rodoviário: 15,1 km/l

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 79.990
Motor: flex, dianteiro, transv., 4 cil., 1.999 cm³, 16V, 128/122 cv a 6.000 rpm, 18,5/15 mkgf a 4.500/5.000 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 205/55 R16
Dimensões: comprimento, 4.56 cm; altura, 1.445 cm; largura, 178 cm; entre eixos, 270 cm; peso, 1.310 kg; tanque, 50 l; porta-malas, 421 l
Equipamentos de série: ar-dig.tal, DRL com leds, sensores de estacionamento dianteiros e traseiros, piloto aut.

VEREDICTO

O Cerato é um bom carro, mas peca por querer brigar com gente grande. Um motor maior e mais itens de segurança seriam a salvação do sedã.

★★★

SOCIEDADE ALTERNATIVA

Qual destes sete é o melhor?

Pelo preço do seu Corolla Altis, você pode levar um destes SUVs

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 14,4 s
0 a 1 000 m: 35,4 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
40 a 80 km/h: 8,1 s
60 a 120 km/h: 8,1 s
80 a 120 km/h: 10,4 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m
18,2/31,7/75 m

CONSUMO
Urbano: 9,6 km/l
Rodoviário: 12 km/l
teste com gasolina

BOLSO

Preço: R$ 97.990
Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1.911
Seguro: R$ 4.809

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, diant. transv., 4 cil., 1.747 cm³, 16v, 130/135 cv a 5.750 rpm, 18,3/18,8 mkgf a 4.750 rpm
Câmbio: aut. 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.)/ McPherson (tras.)
Freios: disco ven. (diant.)/disco sólido (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 225/55 R18
Dimensões: comprimento 423,2 cm, largura 179,8 cm, altura, 170,5 cm, entre-eixos, 257 cm, peso, 1.440 kg, porta-malas, 273 l, tanque, 60 l

Lanternas quadradas: um estilo inconfundível

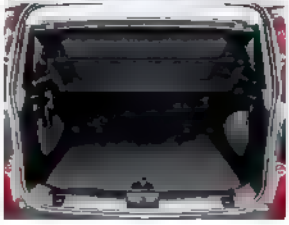
7º RENEGADE LIMITED 1.8

Foi difícil colocar o Renegade na lanterna do comparativo. Mas em se tratando de um segmento efervescente e tão competitivo, nem mesmo a última posição é demérito algum. Duvida da força do Renegade? Ao menos até agora, ele é o único cujo número de vendas dão condições reais de enfrentar o HR-V.

O design quadradão e temperado com peças estilosas é, sem dúvida, uma das grandes forças deste SUV. Da grade com sete aberturas típicas da marca às lanternas com lente em X, o Renegade é um modelo genuinamente descolado — mais até que o seu irmão maior, o Compass, que você encontrará um pouco mais adiante. O acabamento com montagem e materiais típicos de categorias superiores (como o painel em borrachado, por exemplo) é outro ponto forte.

Com o valor limite deste comparativo (os R$ 110.990 do Corolla Altis), dá para você levar para casa a versão Limited do Renegade, que custa R$ 97.990. Ainda se mantendo dentro do teto de preço, poderá adicionar o Kit Segurança (com airbags laterais, de cortina e de joelho para o motorista), de R$ 3.250, e o Kit Tecnologia (com detector de veículos em pontos cegos dos retrovisores e kit multimídia com GPS e tela de 6,5 polegadas), de R$ 4.978.

Mas nem tudo são flores. Ainda que tenha incorporado boas mudanças na linha 2017, o 1.8 flex segue oferecendo ao SUV uma sofrível relação entre desempenho e consumo. O tamanho do porta-malas também joga contra: com apenas 273 litros, oferece o menor espaço para bagagens do comparativo.



Materiais e montagem de primeira são os pontos fortes. Mas porta-malas pequeno e relação [illegible] desempenho e consumo jogam contra o Jeep

Versão fotografada tinha tração 4x4 All Grip

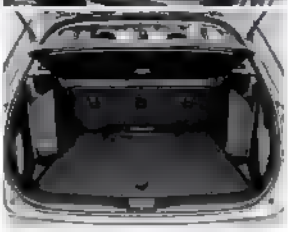
6º VITARA 4SPORT 4X2

Eis o mais esportivo dos utilitários esportivos aqui reunidos. Sem a obrigação de oferecer a versatilidade do sistema flex, o motor 1.4 turbo do Vitara – movido apenas a gasolina – forma um par perfeito com o câmbio automático de seis marchas. Exagero? Para acelerar de 0 a 100 km/h, por exemplo, este foguetinho japonês disfarçado de SUV precisa de apenas 8,3 segundos, um tempo bem menor que os 9,4 do Tracker, o outro SUV desse combate que conta com motor 1.4 turbo. Mas o grande destaque do Suzuki é unir esse desempenho empolgante a um nível de consumo de combustível igualmente impressionante. Enquanto o Vitara registrou 14,4 km/l na cidade e 17,6 km/l na estrada, o Kicks, segundo mais econômico do comparativo, apontou, respectivamente, 10,9 e 14,4 km/l. O Compass, pior de todos em consumo, fez 8 e 11 km/l.

Mas ainda que ultracompetente na pista, o Vitara não foi além do sexto lugar do comparativo. Os motivos principais são apenas (mas determinantes) dois: ele é caro e pequeno. Ainda que carregue um bom pacote de equipamentos, com sete airbags, couro e borboletas no volante, por exemplo, o Vitara, com seus 4,18 metros de comprimento, tem menos porte até do que o Renegade (4,23 m), o segundo mais curto do grupo. Não à toa, a cabine é uma das mais apertadas dos SUVs convocados.

O seguro, de acordo com o levantamento da Bidu Corretora, custa salgados R$ 5.302 e, para piorar, a cesta com três revisões também está entre as mais caros do grupo.

Vitara é, de longe, o SUV mais personalizável do comparativo, com múltiplas opções de cores de aplique do painel e do teto de carroceria



TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 8,3 s
0 a 1.000 m: 28,5 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
40 a 80 km/h: 3,6 s
60 a 100 km/h: 4,5 s
80 a 120 km/h: 5,3 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m; 15,4/28,3/80,4 m

CONSUMO
Urbano: 14,4 km/l
Rodoviário: 17,6 km/l
(etanol, mesclado)

BOLSO
Preço: R$ 107.990
Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1.638
Seguro: R$ 5.302

FICHA TÉCNICA
Motor: gasolina, dianteiro, transv., 4 cil., 1.373 cm³, 16v, turbo, 146 cv a 5.500 rpm, 23,5 mkgf a 1.700 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: disco vent. (diant.), disco sólido (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 215/55 R17
Dimensões: comp., 417,5 cm; largura, 177,5 cm; altura, 161 cm; entre-eixos, 250 cm; peso, 1.170 kg; porta-malas, 375; tanque, 47

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 12,3 s
0 a 1.000 m: 33,5 s

VELOCIDADE MÁXIMA
192 km/h

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 5,3 s
0 60 a 100 km/h: 6,8 s
0 80 a 120 km/h: 8,7 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m
17/28,7/67,5 m

CONSUMO
Urbano: 8 km/l
Rodoviário: 11 km/l
Teste veja-saiba

BOLSO
Preço: R$ 109.990
Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 2.0..3
Seguro: R$ 8.603

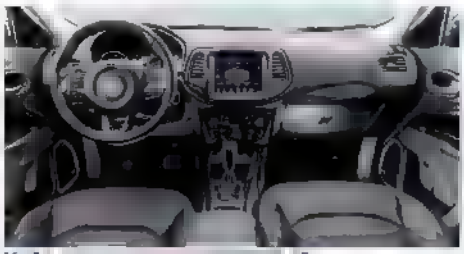
FICHA TÉCNICA
Motor: flex, diant. transv., 4 cil., 1.995 cm³, 16v, 166/159 cv a 6.200 rpm, 20,5/19,9 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: automático, 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson nos dois eixos
Freios: discos ventilados (diant.)/sólidos (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 225/55 R18
Dimensões: compr., 441,6 cm; altura, 163,8 cm; largura, 183,8 cm; entre-eixos, 263,6 cm; peso, 1.541 kg; porta-malas, 410 l; tanque, 60 l

5º COMPASS LONGITUDE 2.0

O Compass é o SUV de maior porte do comparativo e, em razão disso, é ele que oferece o espaço interno mais amplo para as pessoas, enquanto seu porta-malas está entre os de maior capacidade. Além disso, ao lado do Renegade, o Compass também é o dono do melhor padrão de acabamento. Apesar de ter banco de couro somente como opcional, enquanto nos rivais esse revestimento é de série, o Compass exibe painel emborrachado, com detalhes em plástico que imitam metal, e peças perfeitamente encaixadas, sem sobras, rebarbas ou desalinho. Sua vida a bordo é complementada por uma lista de equipamentos generosa com ar-condicionado dual zone com saídas traseiras, central multimídia com GPS e câmera de ré e piloto automático, entre outros itens.

Ao volante, o Jeep também agrada, no que diz respeito às respostas da direção e da suspensão. Seu comportamento parece ideal para ex-donos de Corolla. Ele só não é perfeito porque, no desempenho, o Compass fica aquém do desejável. Com o tempo de 0 a 100 km/h, ele foi o segundo mais lento do comparativo, superando apenas o Renegade, com 14,3 segundos. E, para piorar, o Compass também obteve as piores médias de consumo, na comparação com os rivais.

Por fim, pesou para o Compass ficar em quinto lugar seu preço sugerido e os demais custos. Oferecido a R$ 109.990, ele encosta na versão mais luxuosa do Corolla, a Altis, que sai por R$ 110.990. E nessa tocada, gera as maiores despesas com seguro e revisões.

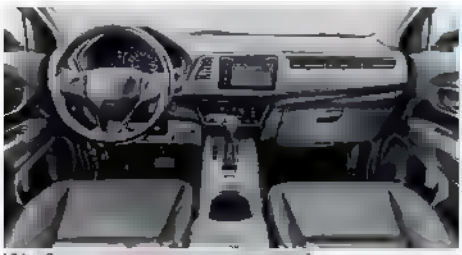


O painel é emborrachado. Câmbio tem trocas manuais no volante. Bancos de couro são itens opcionais. Cabem 410 litros no porta-malas

4º HR-V 1.8 EXL

Quando chegou em 2015, o HR-V tinha a missão de bater o Ford EcoSport, o líder do segmento. Agora, que conquistou o primeiro lugar nas vendas, é a vez do HR-V enfrentar os concorrentes. Assim como o Eco em 2015, o HR-V já é um veterano do mercado. O lado positivo disso é que o HR-V se beneficia da boa imagem que construiu graças às soluções técnicas, como a modularidade dos bancos, e a boa reputação dos serviços de pós-venda, que herdou da Honda. O lado negativo é a perda do encanto típico das novidades e também a consolidação de eventuais falhas. Entre os defeitos, há aqueles que a fábrica consertou, como a aplicação de tecido nas laterais das portas que foi substituído por material que imita couro. E os que permanecem como uma má formação congênita, como o console elevado que, apesar de esteticamente inovador, prejudica a ergonomia, dificultando o acesso às tomadas USB e auxiliar e ocupando um espaço na altura das pernas do motorista que poderia estar livre.

Neste comparativo, o rendimento do HR-V se situou apenas na média dos concorrentes, tanto nas provas de desempenho quanto nas medições de consumo. Em relação aos equipamentos, o Honda ficou devendo recursos presentes nos rivais como start-stop, luzes de posição com leds e sensor de pressão dos pneus. Na ponta do lápis, o HR-V tem custo de manutenção entre os menores, enquanto o valor do seguro ficou na média do segmento. E mesmo não sendo tão bem equipado assim, seu preço está entre os mais altos do comparativo. R$ 102 600



HR-V traz central com GPS e câmera de ré. Bancos traseiros são bipartidos e rebatíveis. Porta-malas leva 437 litros de bagagem

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 11 s
0 a 1 000 m: 32,3 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
40 a 80 km/h: 5,1 s
60 a 100 km/h: 5,8 s
80 a 120 km/h: 7,4 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m:
15,8/25,8/60,3 m

CONSUMO
Urbano: 10,4 km/l
Rodoviário: 13,1 km/l
(com etanol)

BOLSO

Preço: R$ 102 600
Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1 113
Seguro: R$ 5.255

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, dianteiro, transv., 4 cil., 1 747 cm³, 16V, 139,1/140 cv a 6 300 rpm, 17,4/17,3 mkgf a 5.000 rpm
Câmbio: CVT, 7 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson, diant.; I/eixo de torção, tras.
Freios: discos ventilados, diant., sólidos, tras.
Direção: elétrica.
Rodas e pneus: liga leve, 215/55 R17
Dimensões: compr. 429,4 cm, altura, 158,6 cm, largura, 177,2 cm, entre-eixos, 261 cm, peso, 1.270 kg, porta-malas 431 (-5), tanque 51

[illegible] mercado [illegible] tampa multifacetada

3º KICKS SL 1.6 16V

Em agosto de 2016, o então estreante Kicks estrelava a capa de QUATRO RODAS encarando outros seis concorrentes. Naquele comparativo, dissemos: "O equilíbrio levou o Kicks à vitória". Desde então, muita coisa mudou no segmento mais concorrido do mercado. Agora, o SUV da Nissan fica em um honroso terceiro lugar, tendo ainda na dose justa de virtudes e limitações a sua grande força.

Custando R$ 91.900, o Nissan Kicks é o mais barato deste embate, dono do seguro mais em conta (R$ 3.789), o segundo maior em comprimento (perde só para o Compass) e o segundo mais econômico (perde para o Vitara). Seu porta-malas, com 432 litros, também pode ser anunciado como o campeão, uma vez que para chegar aos 437 litros do HR-V, a Honda inclui na conta os 6 litros de porta-objetos localizados abaixo da tampa do assoalho.

No pacote de equipamentos, o Kicks SL também é equilibrado. Encanta pelo sistema multicâmeras, que confere ao motorista visão total de toda a região periférica do SUV, auxiliando as manobras. Por outro lado, decepciona ao deixar de fora itens praticamente obrigatórios até nos SUVs mais básicos, como um simples apoio de braço central na dianteira e piloto automático. Os mesmos altos e baixos são vistos no acabamento: o couro é muito bem aplicado no painel e nos bancos, mas a pintura dos puxadores internos das portas, muito frágil, risca fácil.

No fim, o Kicks perdeu (por pouco) para a ótima relação de desempenho e consumo do Tracker e pelo bom custo-benefício do Creta.

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 11,8 s
0 a 1.000 m: 34,1 s

VELOCIDADE MÁXIMA
175 km/h

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 5 s
0 60 a 100 km/h: 7,1 s
0 80 a 120 km/h: 8 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m
15,5/28,7/63,5 m

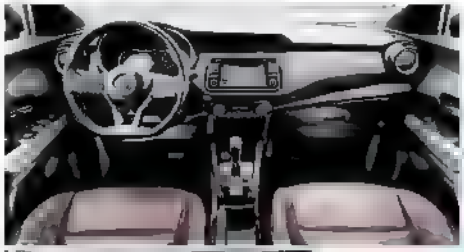
CONSUMO
Urbano: 10,8 km/l
Rodoviário: 14,4 km/l
Teste com gasolina

BOLSO

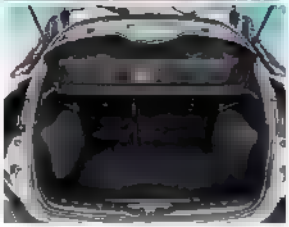
Preço: R$ 91.900
Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1.417
Seguro: R$ 3.789

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, diant. transv., 4 cil., 1.598 cm³, 16V, 114/114 cv a 5.600 rpm, 15,5/15,5 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: aut. 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.)/tambor (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 205/55 R17
Dimensões: compr., 429,5 cm; largura, 176 cm; altura, 159 cm; entre-eixos, 261 cm; peso, 1.142 kg; porta-malas, 432; tanque, 41



Kicks: painel [illegible] instrumentos analógicos e digital de alta definição. O acabamento é bom, mas alguns plásticos riscam com facilidade



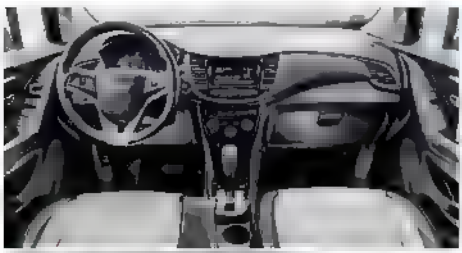
Lanternas traseiras e repetidores são de leds

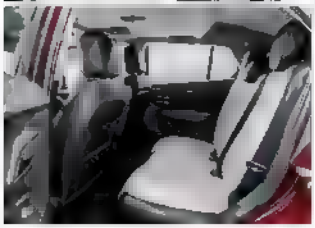
2º TRACKER 1.4 LTZ2

Faltou muito pouco para o Tracker vencer. Seu principal ponto forte é a relação custo-benefício. Seu preço é um dos mais baixos (só perde para o do Kicks) e, como a versão avaliada é a completa LTZ2, ele é um dos mais equipados. O Tracker traz alerta de ponto cego, start-stop (desliga o motor quando o carro para), teto solar, central multimídia MyLink e assistência remota OnStar, de série.

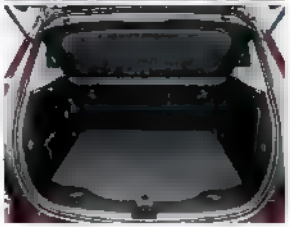
A vantagem continua no custo das revisões de fábrica e no preço do seguro, despesas que se situam entre as mais baratas na comparação com as dos rivais. Além do aspecto econômico, porém, o Tracker tem outros atributos. Um deles é o visual atualizado na linha 2017, com o SUV adotando o novo padrão estético da marca por fora, na dianteira, e por dentro, no painel. Outro é o novo motor. No lugar do antigo 1.8 flex de 144 cv, entrou o moderno 1.4 Turbo flex de 153 cv. Essa troca gerou eficiência e deixou o carro mais gostoso de dirigir, apresentando mais agilidade do trânsito. O tempo de aceleração, de 0 a 100 km/h, caiu de 12,2 segundos para 9,4 segundos. E embora a média de consumo urbano tenha se mantido em 10,4 km/l, a rodoviária subiu de 13 km/l para 14 km/l.

O Tracker perdeu pontos pelo acabamento empobrecido (usa plástico de qualidade inferior) e pelo fato de ser o único com ar-condicionado analógico. Mas sua falta mais grave foi não ter controle eletrônico de estabilidade (ESP), item de segurança importante, principalmente num veículo com centro de gravidade elevado, caso do SUV. Não fosse isso, poderia ter vencido.





O painel é novo. Revestimento que imita couro e cintos de três pontos para todos são itens de série. Porta-malas tem 306 litros de capacidade



TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 9,4 s
0 a 1.000 m: 31 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 4 s
0 60 a 100 km/h: 5 s
0 80 a 120 km/h: 6,8 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m: 18,6/28,2/87,5 m

CONSUMO
Urbano: 10,3 km/l
Rodoviário: 14 km/l
(Cesa c/ mesclado)

BOLSO

Preço: R$ 82.990
Garantia: 3 anos
Revisões (três): R$ 1.240
Seguro: R$ 4.848

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, diant. transv., 4 cil. turbo, injeção direta, 16V, 1.399 cm³, 153/150 cv a 5.200/5.600 rpm, 24,5/24 mkgf a 2.000 rpm
Câmbio: automático, 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.) / eixo de torção (tras.)
Freios: discos ventilados (diant.), tambor (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 215/55 R18
Dimensões: compr. 425,8 cm, altura, 167,8 cm, largura, 177,6 cm, entre-eixos, 255,5 cm, peso, 1.413 kg, porta-malas, 306, tanque, 53

Traseira ramela aos SUVs maiores da Hyundai

1º CRETA PRESTIGE 2.0

Vitorioso, o Creta estreia com o pneu dianteiro direito. À exceção do consumo de combustível elevado, sobretudo na cidade (8,2 km/l), onde só conseguiu se sair melhor que o Compass (8 km/l), o Creta é dono de uma ficha (técnica, de testes, equipamentos e qualidades, com registros positivos acima da média.

Tanto em porte como em espaço interno, o modelo da Hyundai parece ter sido projetado por engenheiros com um olho no Kicks e outro no HR-V. Em qualquer um dos três SUVs de origem asiática, passageiros e bagagem viajam com oferta de espaço muito parecida, mas a modularidade da cabine do Honda HR-V, com bancos escamoteáveis, ainda é ímpar.

Dentre os SUVs com motor aspirado, o Creta é dono da melhor aceleração de 0 a 100 km/h: 10,8 segundos. Ao volante, mescla a sensação de solidez do Renegade à pegada (capacidade de ganhar e retomar velocidade) do HR-V.

No pacote de equipamentos, o Creta Prestige pode até não ter o providencial auxílio da câmera 360 graus do Kicks (tem, como os demais rivais, apenas uma, na traseira), mas também ostenta seus mimos exclusivos. Em dias de calor intenso, o motorista se beneficia do sistema de ventilação do banco, com três velocidades.

Na análise da vida após a compra, a garantia de cinco anos – ante a de três dos demais – é o grande destaque do Hyundai. Para melhorar, o valor total das suas três primeiras revisões (R$ 1.348) é o terceiro menor do grupo. O preço do seguro (R$ 4.218) é igualmente bom, perdendo só para o do Kicks (R$ 3.789).

Versão Prestige, top de linha, oferece interior bicolor, couro, multimídia e volante multifuncional. Boa ergonomia é um dos pontos de destaque da cabine

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 10,8 s
0 a 1.000 m: 32,1 s

VELOCIDADE MÁX. MÁ
n/d

RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 4,4 s
0 60 a 100 km/h: 5,8 s
0 80 a 120 km/h: 7,4 s

F
60/60/120 km/h: 0 m
18,7/28,3/84,3 m

C
Urbano: 8,2 km/l
Rodoviário: 12,7 km/l
Medido com gasolina

BOLSO

Preço: R$ 99.490
Garantia: 5 anos
Revisões (três): R$ 1.348
Seguro: R$ 4.218

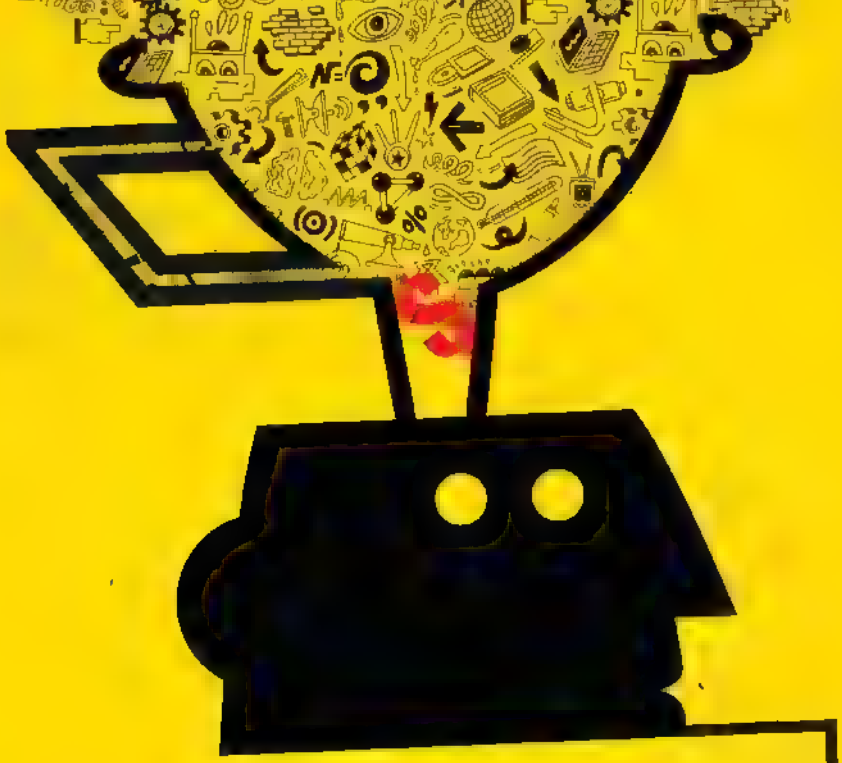
FICHA TÉCNICA

Motor: flex, dianteiro transv., 4 cil., 1.999 cm³, 16v, 166/156 cv a 6.200, 20,5/19,7 mkgf a 4.700 rpm
Câmbio: automático, 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: disco ventilado (diant.)/tambor (tras.)
Direção: elétrica, **Rodas e pneus:** liga leve, 215/60 R17
Dimensões: comprimento, 4,27 m; largura, 1,78 m; altura, 1,63 m; entre-eixos, 2,59 m; peso, 1.399 kg; porta-malas, 431 l; tanque, 55 l

VEREDICTO

O segmento está em ebulição e, não por acaso, a alta competitividade se reflete num dos comparativos mais parelhos que já fizemos. Hoje, o melhor é o Creta. Mas até quando?

Abril



Chegou!

Guia do Estudante Bolsas

Estude nas maiores faculdades, pague as menores mensalidades.

Encontre a faculdade que você quer pelo preço que você pode investir. Não é financiamento, não é promoção. **É desconto real, e que vale para o curso inteiro.** Com a ajuda do guia que mais entende de ensino no país você pode garantir agora a sua bolsa sem enrolação nem burocracia. Aproveite!

ACESSE E COMPROVE
bolsas.guiadoestudante.com.br

Guia do Estudante

OPOSTOS QUE ATRAEM

Camaro e TTS são esportivos natos, mas têm receitas distintas na concepção, visual, mecânica e interior. Qual deles combina mais com você? Chegou a hora de escolher

POR ULISSES CAVALCANTE FOTOS PEDRO BICUDO

Por cerca de R$ 300.000, faixa de preço em que as expectativas são bem altas, Audi e Chevrolet oferecem receitas distintas para levar você de 0 a 100 km/h em 5 segundos

Desde criança somos treinados para tomar decisões. Algumas escolhas tornam-se óbvias com o tempo. Outras, não. E quando as opções são antagônicas é ainda mais difícil decidir. Sim ou não, dia ou noite, praia ou campo, loira ou morena, com gás ou sem, doce ou salgado, quente ou frio... Nem para preencher o espaço vazio na garagem com um esportivo de encher os olhos a tarefa é fácil: pony car ou pocket rocket? Americano ou alemão? Bose ou Bang & Olufsen? V8 ou quatro cilindros? Tração traseira ou integral? Escandaloso ou silencioso?

Esses são alguns dos dilemas que você encontra quando fala de Camaro ou TTS. No cara ou coroa, vamos começar a destrinchar o Chevrolet. Em sua sexta geração esse pony car é uma espécie difícil de encontrar no Brasil. Sem opcionais, custa R$ 305.000 - ele mal foi lançado e já teve aumento (custava R$ 297.000). Mas ao torrar essa bolada você leva para casa um V8 6.2 de 461 cv – uma configuração cada vez mais rara em tempos de downsizing e priorização de eficiência energética.

O Audi TTS faz parte dessa geração de esportivos supereficientes. Tanto

Na Camaro, informação em excesso nos displ

que o pequeno 2 litros de quatro cilindros em linha tem condições de enfrentar o Camaro na pista de testes e na tabela de preços. E custa um pouco menos: R$ 299 990.

Ao melhor estilo pocket rocket, o carro de Stuttgart tem bem menos potência ("so" 286 cv), mas também é mais leve (1.365 kg ante 1 709). No entanto, a relação de 4,8 cv/kg é menos vantajosa que a do Camaro (3,7) e ainda assim ficou na frente do Chevrolet na prova de 0 a 100 km/h, cravando 5 segundos — o GM fez 5,1. Mas quando o assunto é torque, o americano domina o placar. Foi melhor nas retomadas de velocidade, sobretudo entre 80 e 120 km/h (2,9 segundos frente 3,3).

Essa diferença no desempenho tem explicação: além de ter mais força sendo enviada para o eixo traseiro, o americano conta com uma transmissão de oito velocidades, configuração que reduz a quantidade de buracos de força na faixa ideal de rotação no escalonamento de marchas. No caso do Audi, que obteve o melhor tempo no 0 a 100, o mérito é da caixa automatizada de seis marchas e dupla embreagem, que prima pela rapidez, trabalhando em conjunto com o sistema de tração integral.

A tecnologia Quattro, aliada às dimensões compactas do alemão (419,1 cm de comprimento e 183,2 cm de largura) também dá uma perspectiva de agilidade favorável. No dia a dia em vias apertadas ou trechos sinuosos com asfalto bom, a sensação de que o Audi anda mais é nítida. A cada acelerada, um som robótico e agudo invade a cabine com certa discrição. E as rodas parecem estar coladas ao solo.

Ao volante do Camaro, as percepções são outras. Dentro e fora da cabine é fácil identificar a cantoria do V8 — um som explosivo, estridente e intimidador. Quando os controles eletrônicos estão ligados no modo de corrida, qualquer toque no acelerador faz os pneus traseiros deslizarem. Em curvas, com o controle de tração e estabilidade desligados, a briga de contraesterço no volante é garantida. Ainda sobre o som, ressonadores instalados dentro da cabine amplificam artificialmente a cantoria dos oito cilindros para os ocupantes.

TESTE - TTS

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 5 s
0 a 1.000 m: 24,2 s

250 km/h

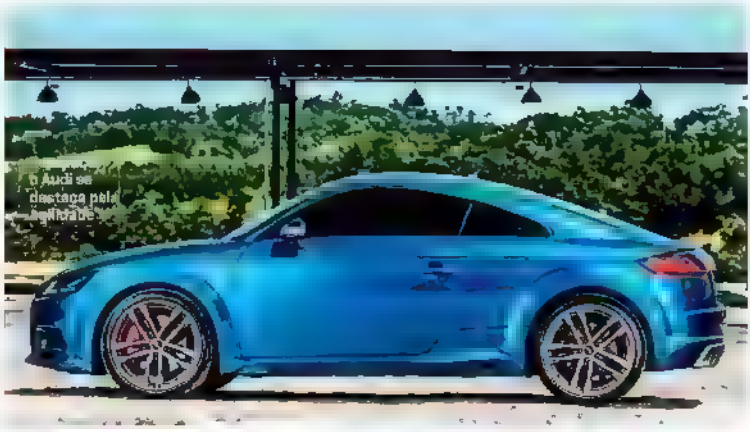
RETOMADA
0 40 a 80 km/h: 2,6 s
0 60 a 100 km/h: 2,9 s
0 80 a 120 km/h: 3,2 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m
15,8/27,8/52,4 m

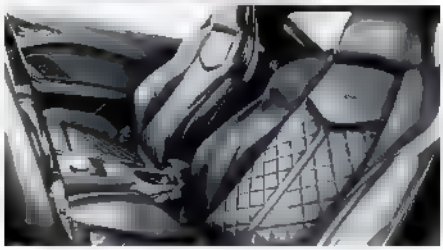
Urbano: 9 km/l
Rodoviário: **12,9 km/l**
(teste com gasolina)

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 299.950
Motor: gas., diant., 4 cil. em linha, injeção direta, 1.984 cm³, 6v, 82,5x92,8, 10,5:1, 286 cv a 5.300 a 6.200 rpm, 38,8 mkgf entre 1.800 e 5.200 rpm
Câmbio: automatizado, 6 marchas, tração integral
Suspensão: McPherson (d) e multilink (t)
Freios: discos ventilados (dianteira e traseira)
Direção: elétrica, 10,8 m (diâm. giro)
Rodas e pneus: liga leve, 245/35R19
Dimensões: comprimento 419,1 cm, altura 137,3 cm, largura, 183,2 cm, entre-eixos, 250,5 cm, peso, 1.365 kg, tanque, 55
Equipamentos de série: painel digital, start/stop, sensor de luz e chuva, faróis full-led, sensor de ré com câmera, bancos elétricos



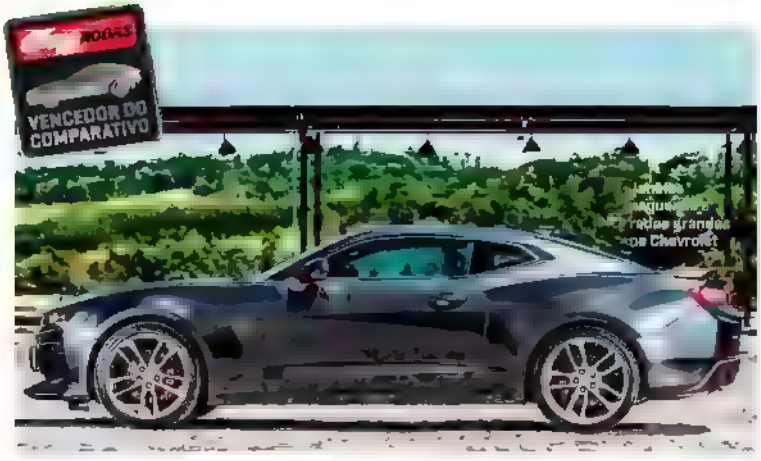
Motor 2 litros turbo da Audi tem injeção direta e gera 286 cv. Assentos esportivos de couro e regulagens elétricas



Quando o motorista não pisa forte e mantém aceleração constante, parte do time entra em recesso. De forma automática, o propulsor passa a se comportar como um V4, visando a economia de combustível.

Mas nesse quesito o Audi é imbatível. Marcamos 9 e 12,9 km/l, nos regimes urbano e rodoviário. O Camaro fez 7,4 e 11,3 nas mesmas situações. Parado no trânsito, o Chevrolet permanece ronronando. O Audi adormece, por conta do start/stop.

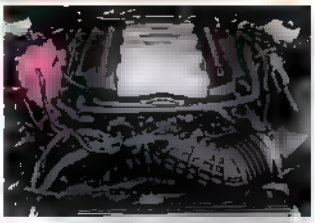
Visualmente, a diferença mais óbvia é o tamanho. O GM é um cupê bem maior (478,4 cm de comprimento e 189,4 cm de largura). Dá para ver um pouco do asfalto à frente do carro se você se esticar acima do volante vencendo o muro que faz as vezes de painel. Estacionar lá é ainda mais difícil: você precisa achar uma vaga grande o suficiente para comportar o bólido e que permita a abertura da porta gigantesca. Para dar ré, a câmera é essencial – ainda bem que vem de série. No Audi é o oposto – dá para ver tudo a sua volta, incluindo a visão traseira. A lente escondida acima da placa envia imagens para o cinematográfico painel de instrumentos digital. Aliás, essa tela de 12,3 polegadas exibe de tudo: dados do computador



de bordo, mapa do GPS e sistema de som. Por meio de botões no volante é possível configurar a disposição do que se quer ver. No console, menos é mais: a Audi optou por um console minimalista, com poucos botões físicos, concentrando as botoeiras do sistema de ventilação no meio das saídas de ar. Já o Camaro exige algum tempo para se habituar a tantos controles. No painel de TFT há relógios mostrando até o desnecessário: cronômetro, força G, temperatura do óleo e água do motor e a voltagem da bateria.

No Camaro, há espaço razoável para quem viaja no banco traseiro. Por conta do formato da carroceria, o assento é confortável até para a região da cabeça. O banco traseiro do Audi tem utilidade limitada e temporária: além de o assento ser pequeno, tem o encosto em posição praticamente reta, sem possibilidade de ajuste. É preciso estar com as aulas de pilates em dia para entrar e sair sem suar.

Por preços iguais (o preço extra do Camaro você consegue hoje abater em forma de desconto), a Chevrolet oferece um carro chamativo, instigante e divertido. Na ponta do lápis, o TTS é uma compra excelente. Porém, quando se fala em esportivos, o som de um V8 sempre será insuperável. QR



Camaro tem um V8 6,2 de 461 cv e tração traseira. Bancos elétricos têm sistema de ventilação interna e memória de posição

TESTE - CAMARO

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 5,1 s
0 a 1 000 m: 23,8 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
0-40 a 80 km/h: 2,2 s
0-60 a 100 km/h: 3,3 s
0-80 a 120 km/h: 3,9 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h: 0 m
14,6/25,4/57 m

CONSUMO
Urbano: 7,4 km/l
Rodoviário: 11,3 km/l
(teste com gasolina)

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 305.000
Motor: gas., diant., long., 8 cil. em V, 6.162 cm³, 16v, 103,3x92, 10,7:1, 461 cv a 6.000 rpm, 62,9 mkgf a 4.400 rpm
Câmbio: automático seq., 8 marchas, tração traseira
Suspensão: McPherson (d.) e multilink (t.)
Freios: discos vent. (d. e t.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: liga leve, 245/40R20 (d.), 275/35R20 (t.)
Dimensões: comp., 4,78,4 cm; alt., 1,34 cm; largura, 189,4 cm; entre eixos, 281,2 cm; peso, 1.709 kg; tanque, 72 l
Equipamentos de série: ar-condicionado digital zone, bancos elétricos com memória, multimídia MyLink

VEREDICTO

O TTS é mais racional e no dia a dia se mostra melhor. Parece a compra certa. Mas esportivo tem de ser divertido e nisso o Camaro ganha: é instigante, bonito, motiva o dono a acelerar e tem um motor V8. Precisa dizer mais?

OS REIS DA

Adorados pelos jipeiros, Troller T4 e Suzuki Jimny são diferentes em quase tudo – menos na vocação para encarar trilhas onde nenhum SUV urbano ousaria pisar

POR VITOR MATSUBARA | FOTOS MARCOS CAMARGO

TERRA

Existe uma perigosa epidemia atingindo motoristas por aí. Autoridades dizem que os principais sintomas são aversão ao asfalto, desejo incontrolável de conhecer novos lugares e necessidade de se embrenhar no meio da lama. Se você apresenta um desses sintomas, cuidado: o vírus da "jipeirice" te contagiou. Médicos recomendam um tratamento simples à base de doses de Suzuki Jimny e Troller T4 sem moderação. São eles os modelos mais procurados por quem deseja ingressar no mundo off-road, seja competindo esporadicamente em ralis de regularidade ou mergulhando de cabeça nas trilhas mais radicais.

Antes de cair na lama, vamos esclarecer que não estamos comparando os modelos – nosso objetivo é mostrar como eles se comportam fora do asfalto. Até porque ambos estão separados por um abismo na tabela de preços: enquanto o Jimny parte de R$ 65.990 (a versão avaliada é a 4Sport, de R$ 71.990), o T4 sai por R$ 124.890.

O T4 topa qualquer parada sem abrir o bico

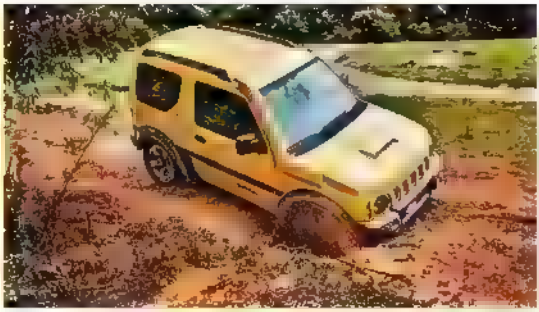
Não se iluda: por trás da cara bonitinha do Jimny está um jipe capaz de encarar todos os obstáculos que T4 pode superar

As diferenças continuam em porte e motor. Adotado por parte dos órfãos do Mitsubishi Pajero TR4, o Suzuki tem 3,64 metros de comprimento (apenas 4 cm maior que um VW Up!) e 1,70 de altura, levando quatro pessoas mais (pouca) bagagem (são só 113 litros). O veterano motor 1.3 16v a gasolina tem 85 cv e é acoplado a uma caixa manual de cinco marchas. Já o T4 mede 4,09 metros e tem 1,96 de altura, e também fica devendo no porta-malas (134 litros).

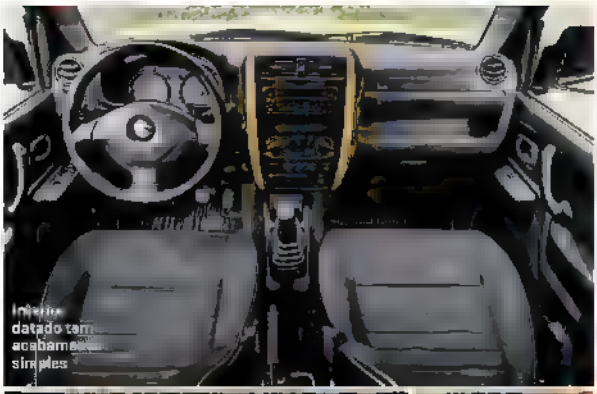
Sob o capô está um poderoso 3.2 turbodiesel de 200 cv emprestado da Ford Ranger, assim como a transmissão manual de seis marchas com engates curtos. Ambos saem de fábrica com tração 4x4, acionada por botões no Suzuki ou um seletor giratório no Troller. Jipes não são luxuosos, mas a dupla oferece confortos como ar condicionado (analógico no Jimny e digital bizona no T4), direção hidráulica e vidros elétricos. Só o T4 vem com bancos de couro, mas a falta do airbag duplo (não é obrigatório para jipes) é um deslize imperdoável. Defensores do Troller podem até dizer que o item pode disparar nos solavancos das trilhas, mas o fato é que o Jimny traz as bolsas infláveis. Ao menos o freio ABS equipa o T4.

Ambos têm pneus Pirelli Scorpion ATR, indicados para uso misto, e o Jimny avaliado tinha o snorkel (vendido à parte por R$ 900). As duas marcas oferecem uma vasta gama de acessórios homologados para off-road pesado, incluindo cintas, estribos, pneus lameiros e até guinchos.

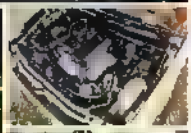
Todas as diferenças caem por terra na hora de encarar a... terra. Fomos a uma pista no interior de São Paulo repleta de obstáculos comuns nas aventuras dos jipeiros. Por precaução,



Bravos jipes, suspensão mais elevada favorece o T4 nos facões – e na maioria dos desafios. Modelo da Troller vence alguns obstáculos mesmo sem assistência da reduzida. Menor, o Jimny sofre mais para vencer as crateras da caixa de ovos, mas também não decepciona



Interior: datado tem acabamento simples



TESTE - JIMNY

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 14,6 s
0 a 1.000 m: 36,3 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
3ª 40 a 80 km/h: 9,8 s
4ª 60 a 100 km/h: 15,3 s
5ª 80 a 120 km/h: 23,6 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h - 0 m:
22,3/35,8/75,8 m

CONSUMO
Urbano: n/d
Rodoviário: n/d
(teste de [illegible])

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 65.990
Motor: gas., diant., long., 4 cil., 1.328 cm³, 16V, 78 x 69,5 mm, 85 cv a 6.000 rpm, 11,2 mkgf a 4.100 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas, 4x4 reduzida
Suspensão: eixo rígido, molas helicoidais (diant. e tras.)
Freios: disco sólido (diant.)/tambor (tras.)
Direção: hidráulica, 4,2 voltas
Rodas e pneus: liga leve, 205/70 R15
Dimensões: compr., 364,5 cm, altura, 170,5 cm, largura, 160 cm, entre-eixos, 225 cm, peso, 1.080 kg, tanque, 40 l
Equipamentos de série: airbag duplo, ar-cond., rádio com entradas USB e aux., Bluetooth, faróis de neblina, vidros e travas elétricas, rodas de liga leve, banco traseiro

VEREDICTO

Bem mais barato que o T4, o Jimny é uma boa compra para quem encara o trânsito durante a semana a gosta de fugir da cidade nas horas de lazer – e sem passar vergonha na trilha.

★★★

convocamos dois jipeiros munidos de pás, picareta e um guincho elétrico caso atolássemos. Foi deles, aliás, que ouvi comentários debochando da aparente fragilidade do Jimny, vindas de quem está habituado à brutalidade dos Troller (*veja quadro no fim da matéria*). Mal sabiam eles que a história não seria bem assim.

Após ligar a tração reduzida com o veículo parado, começamos pela caixa de ovos – uma série de crateras intercaladas que fazem a carroceria torcer de um lado para o outro. Favorecido pelos ângulos de entrada e saída maiores (51° em ambos os casos, contra 41° e 44° do Jimny) e maior altura livre do solo (21 cm contra 20 cm), o T4 quase ignorou o obstáculo. Já o Suzuki tanto sacolejou de lá para cá a ponto de quem assistia a cena jurar que ele tombaria a qualquer momento. Tudo porque o Jimny quase mergulha de frente nos buracos mais fundos, deixando ao menos uma roda suspensa no ar. Foi preciso executar algumas manobras (inclusive de ré) para sair das situações críticas. No Suzuki, o condutor também precisa de mais cautela ao transpor aclives, já que os para-choques podem ser danificados ao raspar em pedras e galhos. Com um pouco de calma e perícia, seguimos em frente.

TORQUE X PESO As erosões e inclinações laterais praticamente não foram notadas pela dupla, que partiu para uma rampa com pequenas lombadas pelo caminho. De pé no acelerador, o T4 subiu prontamente, embora tenha maltratado os ocupantes. Mesmo sem o torque abundante do T4 (são 47,9 mkgf contra 11,2 do rival), o valente 1,3 do Jimny também deu conta do recado e levou-o ao topo sem dificuldades, devido ao baixo peso (1.090 kg ante 2.140 do T4).

Logo veio um fosso de lama daqueles que poucos ousariam enfrentar sem pneus especiais. Descemos dos carros para analisar por onde seguir. Nessa condição, o baixo peso logou a favor do Jimny, que saiu do atoleiro mais rapidamente do que o Troller. Nosso percurso terminava em um trecho de mata fechada, no qual o largo T4 demandou mais esforço para ser manobrado e atenção para não sair com marcas pela lataria.

Após mais algumas horas ao volante, saímos de lá com a certeza de que o T4 encararia trilhas bem mais pesadas sem reclamar. Assim é fácil entender por que é o queridinho dos jipeiros. A surpresa foi o Jimny. Lembra o que nossos amigos trolleiros disseram? Pois até eles reconheceram a valentia do Suzuki. Claro

TESTE - TROLLER

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h: 13,4 s
0 a 1.000 m: 35,8 s

VELOCIDADE MÁXIMA
n/d

RETOMADA
3ª 40 a 80 km/h: 6,7 s
4ª 60 a 100 km/h: 7,1 s
5ª 80 a 120 km/h: 8,5 s

FRENAGENS
60/80/120 km/h a 0 m:
15,9/28,6/71,2 m

CONSUMO
Urbano: 8,9 km/l
Rodoviário: 10,6 km/l
[illegible]

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 124.890
Motor: diesel, diant., long., 5 cil., 3.198 cm³, 20V, 89,9 x 100,8 mm, 200 cv a 3.000 rpm, 47,9 mkgf entre 1.750 e 2.500 rpm
Câmbio: manual, 6 marchas, 4x4, reduzida
Suspensão: eixo rígido, molas helicoidais (diant. e tras.)
Freios: disco ventilado (diant.)/disco sólido (tras.)
Direção: hidráulica, 2,7 voltas
Rodas e pneus: liga leve, 255/65 R17
Dimensões: compr., 409,5 cm; altura, 196,6 cm; largura, 197,7 cm; entre-eixos, 258,5 cm; peso, 2.140 kg; tanque, 62
Equipamentos de série: bancos de couro, teto solar, ABS com EBD, ar, buzina, rádio com Bluetooth, rodas de liga leve, computador de bordo

VEREDICTO

Se quiser virar um jipeiro profissional, não há opção melhor do que o T4, ideal para receber vários acessórios off-road. Mas prepare-se para a falta de conforto no dia a dia

★★★★

Cabine [illegible] e bem-acabada, mas falta airbag

[illegible] 134 litros

que não está à altura do T4, afinal este está mais longe do solo, tem ângulos de entrada e saída maiores, esbanja potência e torque e sua suspensão e chassi são mais parrudos.

Ainda assim, poucos jipes conseguem seguir o T4 numa trilha com tanta competência como o Jimny fez – e custando metade do preço. Caso você também pretenda explorar a selva de pedra, saiba que o jogo vira na cidade, onde a dirigibilidade próxima à de um automóvel de passeio e o porte compacto fazem o Jimny se sentir à vontade. Já o T4 é grande demais e cansa o motorista, principalmente pela embreagem muito pesada no anda e para urbano.

Bem, se depois de ler este texto você sentir que está contaminado pelo vírus da jipeirice, relaxe. Agora já sabe qual remédio tomar. Falta muito para chegar o sabadão?

Álbum de família

Uma inesperada reunião de gerações do T4 marcou nossa sessão de fotos. Além do modelo mais recente (lançado em 2014), os dois antecessores do jipe estavam no local. A primeira geração (veículo prata) surgiu em 1999, inicialmente movida pelo motor AP2000 de origem Volkswagen – posteriormente substituído por motorizações turbodiesel mais potentes. Adquirida pela Ford em 2007, a Troller lançou um novo T4 [illegible] modelos Ford. Em 2012, o jipe ganhou um novo motor 3.2 diesel de 165 cv.

Nascido no Ceará, o T4 mudou bastante em três gerações – mas continua valente

CARONA SOLIDÁRIA

Após abraçar de vez o estilo SUV, o novo Peugeot 3008 estreia este ano trazendo um brinde: um patinete elétrico para você não precisar mais andar do estacionamento ao trabalho

POR JOAQUIM OLIVEIRA, de Bolonha (Itália)

A segunda geração do Peugeot 3008 se trouxe boas surpresas na sua apresentação no Salão do Automóvel de São Paulo, em novembro. Antes de tudo, seu novo design arrancou só elogios por quem passou pelo estande da montadora francesa. Como se não fosse suficiente, a empresa virou notícia ao dizer que daria de brinde aos primeiros compradores do modelo (que chega no primeiro semestre deste ano) um patinete elétrico.

Fabricando pela própria Peugeot, o e-Kick tem autonomia de 12 km, atinge 25 km/h, pesa 8,5 kg e é recarregado numa tomada no porta-malas do carro. "Ele servirá para o motorista completar o trajeto final entre o estacionamento e a porta do seu trabalho", disse na época Ana Theresa Borsari, diretora-geral da marca.

Mas quem não conseguir ganhar seu e-Kick não precisa ficar triste. Como o 3008 evoluiu consideravelmente, não faltará motivo para dar alegria a seus futuros proprietários.

A começar pelo estilo, que abandonou o misto de minivan e perua para assumir sem medo a personalidade de SUV. O desenho ficou mais encorpado, a linha ascendente de

Até a plataforma é nova, mas a motorização disponível no Brasil será a mesma 1.6 THP de 163 cv que é vendida hoje pela Peugeot

cintura dá um toque esportivo, a altura em relação ao solo saltou de 15 para 22 cm, o que o habilita a andar em estradinhas de terra sem fazer feio, e o porte aumentou.

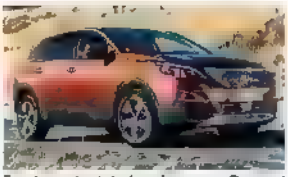
Com a nova plataforma EMP2, ele está 8 cm mais comprido sem praticamente mudar na largura ou altura e é também 6,5 cm mais longo no entre-eixos, trazendo benefícios diretos no espaço para pernas no interior e um porta-malas mais amplo (com fartos 520 litros, 90 a mais que antes).

Outra evolução é a estreia do conceito de painel do 208, mas aprimorado. O i-Cockpit define-se por um volante pequeno, uma instrumentação digital (tela com 12,3 polegadas diante do motorista) e um enorme monitor central, no alto do painel. Tudo voltado para o motorista, dando a impressão de que o condutor está envolvido pelo veículo, como num cockpit de carro de corrida.

A visibilidade melhorou com a parte superior do aro do volante mais plana. Essa novidade permite uma boa leitura do visor configurável, que pode exibir a informação clássica, desenhos dinâmicos e até projetar o mapa do navegador, como a Audi faz com o seu painel virtual. Só que no 3008 ele é de série, ao contrário do concorrente alemão na Europa.

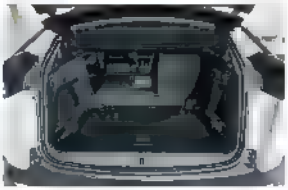
Comparado ao Peugeot 3008 anterior, há claramente maior qualidade geral (materiais, acabamentos, equipamentos). Assim, a nova geração se coloca a meio caminho entre a oferta das montadoras generalistas (VW, Hyundai) e as premium (Audi, BMW, Mercedes).

Na novo i-Cockpit, o topo do volante é achatado: a leitura melhorou.



Frente será adotada pelos novos Peugeot

Piso no banco de trás agora é plano



Espaço de bagagem subiu para 520 litros

Patinete é recarregado no porta-malas

Outro sinal dos tempos é a inclusão dos sistemas de segurança mais modernos e de assistência à direção: aviso de cansaço do motorista, de saída da faixa de rodagem, de controle do ponto cego, aviso de colisão com frenagem automática e controle adaptativo da velocidade de cruzeiro. Nos itens de conforto, destacam-se a função de massagem nos bancos dianteiros, as três fragrâncias disponíveis para perfumar a cabine, a câmera de 360 graus e o teto panorâmico, que agora pode ser aberto.

Além do nome, a única coisa que não mudou no 3008 foi a linha de motores, como o 1.6 THP de 163 cv (só a gasolina) acoplado ao câmbio automático de seis marchas, que será a única opção disponível no Brasil.

E ainda bem, porque no nosso test-drive na Itália só tivemos acesso ao 1.2 turbo de 130 cv. Mas lá foi possível notar a boa qualidade geral de acabamentos, embora uma ou outra ligação entre peças no painel pudesse ter melhor encaixe. Foi muito boa a impressão causada pelas teclas abaixo da tela central, com acabamento que simula alumínio polido, ou pela madeira natural das versões top.

O conforto de rolamento é agradável mesmo sobre asfaltos irregulares e a carroceria não inclina demais nas curvas, mostrando ótimo equilíbrio na afinação da suspensão. Os passageiros atrás também viajam mais folgados, além de não terem mais o túnel no piso atrapalhando. E ainda pode se esperar uma redução de consumo, já que ele está 100 kg mais leve.

Tanta melhoria só nos deixou mais ansiosos pela definição de preço, que será acima dos R$ 120 000, colocando-o no quintal de rivais como Jeep Compass e Hyundai New Tucson. Ou seja, com ou sem patinete, é um carro que merecerá um test-drive. QR

FICHA TÉCNICA

Peugeot 3008 1.2 Pure Tech
Preço: 23,450 euros (Europa)
Motor: gas., diant. 3 cil. em linha, turbo, inj. direta, 12 V, 1 199 cm³, 130 cv a 5.500 rpm, 23,4 mkgf a 1.75 rpm
Câmbio: manual 6 marchas, tração dianteira
Suspensão: McPherson (diant.), eixo de torção (tras.)
Freios: discos ventilados (diant.)/sólidos (tras.)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 215/65 R17
Dimensões: comp., 444,7 cm, largura, 184,1 cm, altura, 162,4 cm, entre-eixos, 267,5 cm, peso, 1 325 kg, porta-malas, 520 l, tanque, 53

VEREDICTO

Agora com visual SUV, o 3008 perdeu um dos poucos pontos fracos que tinha e ainda ganhou em espaço e acabamento.

EVOLUÇÃO NA DISCRETA

RODAS

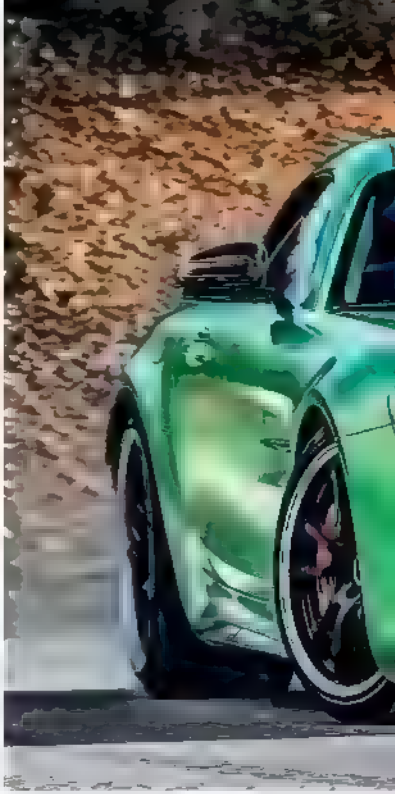
Elementos ativos na aerodinâmica mantêm o AMG GT R em seu devido lugar: o asfalto. Na velocidade máxima (318 km/h), o downforce é de 155 kg

A manhã nasceu seca no Autodromo Internacional do Algarve, em Portugal, mas o asfalto ainda estava molhado após uma noite chuvosa. Enquanto coloco o capacete, Bernd Schneider, pentacampeão do Campeonato Alemão de Turismo e responsável por conduzir o carro que serviria de guia para os três Mercedes-AMG GT R avaliados por jornalistas, disse: "A pista tem trechos com baixa aderência. Ao menos no início, vamos andar com o controle de estabilidade ativado". E lá fui eu.

Obedeci Schneider, mas, aos poucos, o seletor giratório que ajusta o nível de tolerância dos sistemas de auxílio à condução foi me chamando mais a atenção. Com nove níveis de intervenção, esse dispositivo vem das pistas, mais especificamente do AMG GT3 de corrida, e permite que as rodas motrizes (traseiras) derrapem mais ou menos, de acordo com a capacidade/coragem do piloto.

Na pista, procurava me manter colado em Schneider (sempre que a distância aumentava, ele evantava o pé e esperava o grupo). Acredite ainda que o guia demonstre a mais absoluta serenidade ao volante, e muito árdua a tarefa de acompanhar um ex-piloto de Fórmula 1.

Com 15 barras verticais cromadas, a grade do GT R remete à do 300 SL com o qual a Mercedes disputou a mítica Carrera Panamericana em 1952, no México, e também à do AMG GT3. Abaixo dos faróis, o R exibe tomadas de ar maiores. A carroceria, na porção dianteira, é 4,6 cm mais larga que a do AMG GT normal. No entanto, a distância entre uma roda e outra do eixo dianteiro é apenas 1,3 cm superior. Ou seja, a maior parte do aumento vem da adoção de para-lamas anabolizados. O spoiler dianteiro e as cortinas aerodinâmicas juntam-se ao defletor de fibra de carbono posicionado à frente do motor para melhorar a aderência em altas velocidades. Esse defletor ativo desce 4 cm auto



maticamente acima dos 80 km/h (em modo de condução Race) ou 120 km/h (nos modos Comfort, Sport e Sport Plus), alterando significativamente o fluxo de ar. Parece pouco mas é suficiente para gerar o que é conhecido como efeito Venturi, uma sucção contra o solo, evitando que a frente seja erguida pelo ar. Segundo a Mercedes, a força descendente aplicada é de 40 kg, a 250 km/h.

RODA GIGANTE Atrás, a carroceria também está mais bombada em função dos para-lamas maiores: são 5,7 cm extras em relação ao AMG GT "não R". Assim como na frente, os para-lamas maiores permitiram a adoção de rodas gigantes e pneus idem: 275/35 aro 19 na dianteira e 325/30 aro 20 na traseira. O duplo difusor traseiro, as saídas de ar maiores e o aerofólio traseiro fixo (e de

Volante de aro grosso garante boa pegada

Para-lamas alargados dão aspecto ainda mais musculoso à carroceria cupê. No perfil, rodas gigantes, aro de 19 polegadas na dianteira e 20 na traseira

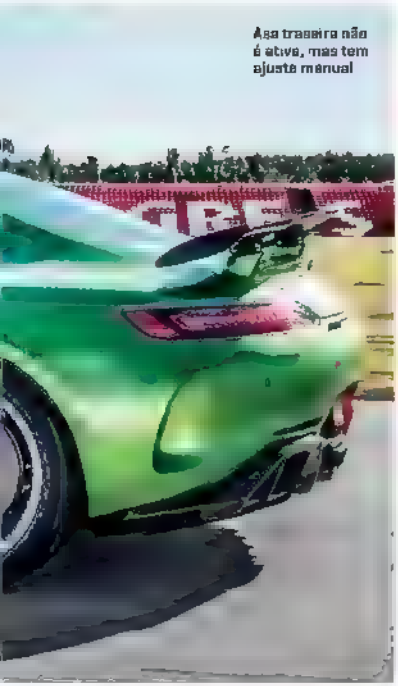
regulagem manual) são outras medidas adotadas para manter o GT R obediente ao seu dono. Somadas, as soluções aerodinâmicas são capazes de gerar um downforce de 155 kg sob condição de velocidade máxima. Qual é ela? 318 km/h.

A luta contra o peso foi uma constante no desenvolvimento do supercupê, que pesa 15 kg a menos que o GT, mesmo com a adição de componentes como o eixo traseiro autodirecional, o aerofólio, os elementos ativos da aerodinâmica e os alargamentos da carroceria.

A novidade mais chamativa no eixo traseiro diz respeito ao efeito autodirecional das rodas, que têm a capacidade de virar até 1,5 grau no sentido contrário ao das dianteiras em velocidades de até 100 km/h e no mesmo sentido acima dos 100 km/h, aumentando significativamente a capacidade de contorno de curva.

O motor é o mesmo V8 4.0 com dois turbos e injeção direta de gasolina, porém com taxa de compressão menor (9,5:1 ante 10,5:1) e pressão de trabalho dos turbos maior (de 1,2 para 1,35 bar). Mudanças pontuais, mas suficientes para ter em sua ficha técnica respeitosos 585 cv de potência e 71,4 mkgf de torque.

Aliado ao V8, o câmbio automatizado de sete marchas e dupla embreagem confere ao GT R um 0 a 100 km/h em 3,6 s. Na pista, ele já havia se mostrado competente. Saio para as estradas que rodeiam o autódromo para senti-lo na vida real. A experiência é sensacional. Em trechos sinuosos, o eixo traseiro parece ter vida própria. O controle é total. Com o trabalho conciliado da direção (precisa e

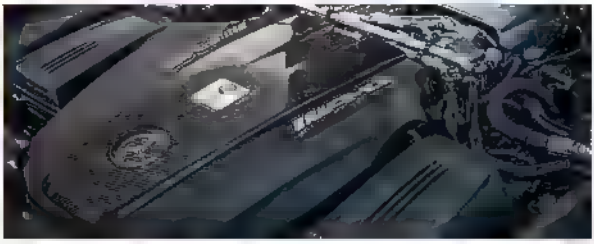


Asa traseira não é ativa, mas tem ajuste manual

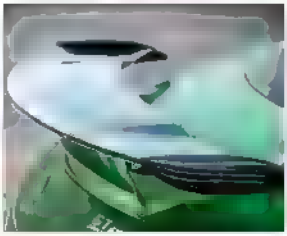
direta, com só 1,9 volta de um batente a outro) e do acelerador, dá para engolir curvas transversalmente. Pena que isso signifique deixar imprimido nela boa parte dos pneus traseiros.

ESTÁ DE PARABÉNS! Como um bom vinho, o tempo tem feito bem ao AMG GT. Madura, esta versão R (que chega ao Brasil neste primeiro semestre) agrada e surpreende até o mais experiente amante de esportivos. Por 20% a mais que o AMG GT S (que custa por aqui R$ 978.900), o R é sensivelmente mais competente e, pasme, mais confortável em pisos irregulares. É, sem dúvida, um rival direto de esportivos como Porsche 911 GT3 e McLaren 570S. Dificilmente a AMG poderia se dar um presente mais adequado para comemorar – agora, em 2017 – meio século de vida. QR

Um esportivo para andar na pista: 585 cv e freios com composto carbocerâmico



O AMG GT R é hoje o que a Mercedes tem de mais extremo em seu showroom



Asa fixa e longa: GT R: se vir essa dupla à sua frente, não se atreva a pedir passagem

Porta-malas é pequeno. Quem se importa?

Na AMG, quem monta, assina a obra

FICHA TÉCNICA

Preço: 165.000 euros (na Europa)
Motor: gas., diant., long., V8, bit.-turbo. 3.982 cm³, 32 v, 585 cv a 6.250 rpm, 71,4 mkgf a 1.900 rpm
Câmbio: automatiz., dupla embr., 7 marchas, tração traseira
Suspensão: Dupla A (diant.), multilink (tras.
Freios: discos ventilados
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 275/35 R19 (diant.); 325/30 R20 (tras.)
Dimensões: comp., 455,1 cm; largura, 200,7 cm; altura, 128,1 cm; entre-eixos, 263 cm; peso, 1.630 kg; tanque, 65 l; porta-malas, 285 l
Desempenho: 0 a 100 km/h em 3,6 s; vel. máx., 318 km/h

VEREDICTO

Desenho arrebatador, desempenho colossal. É um carro de pista que também pode andar na rua.

A Tesla chama as portas de asas de falcão

Tesla TE DA ASAS!

Do desempenho que o faz voar mais rápido que um Porsche às portas com abertura incomum, o inovador Model X é diferente de qualquer SUV

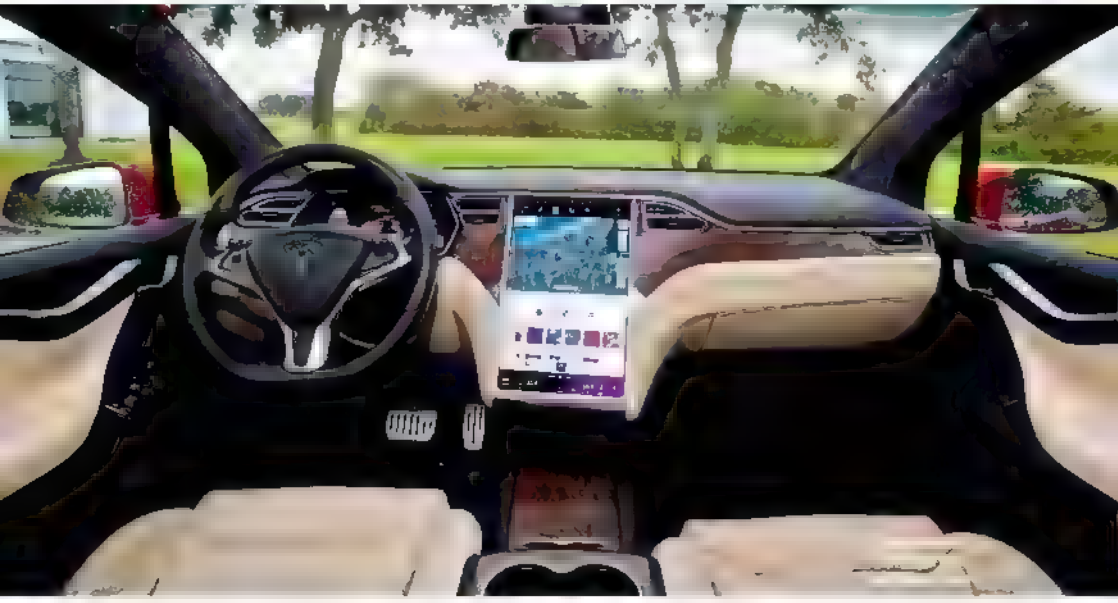
POR JOAQUIM OLIVEIRA, de Aalborg (Dinamarca)

Fabricantes de luxo sabem que ter um SUV em sua linha é essencial para o sucesso. E nem a revolucionária Tesla escapa dessa lógica. Por isso, ela apresentou o Model X em 2015 como um dos pilares para transformar a empresa do Vale do Silício de promissora em realidade no segmento premium – o outro é o Model 3, sedã que a marca americana pretende vender por US$ 30 000 a partir de 2018.

As primeiras unidades do Model X começaram a ser entregues no fim do ano passado. Assim como o Roadster e o Model S, o X foge do convencional. Nem tanto pelo porte descomunal (são 5,09 metros de comprimento e 1,99 metro de largura, mais que um Toyota SW4, de 4,80 e 1,86), e sim pelas portas traseiras com abertura para cima, chamadas de Asas de Falcão – se você acha que já viu isso nas portas asas de gaivota da Mercedes, acertou.

Equipadas com sensores que impedem a abertura se houver obstáculos nas laterais (pilares, paredes, carros) elas que dão acesso às duas fileiras de bancos de trás, já que há opção de escolha entre seis ou sete lugares. Falta espaço para adultos na última fila, mas os assentos individuais centrais (que são dois ou três, dependendo da configuração) podem se deslocar longitudinalmente, abrindo mais espaço para pessoas ou bagagem.

Dominando o interior há um enorme tablet de 17 polegadas, que agrupa várias funções, como ar-condicionado e sistemas de condução autônoma. Ele divide a atenção com o gigantesco para-brisa que vai até o banco de trás, lembrando o Zenith do Citroën C3.



O acabamento interno mescla materiais nobres (Alcantara e madeira) com plásticos de qualidade ruim e montagem longe do padrão esperado para seu segmento. A Tesla só informa que o porta-malas leva até 2.180 litros, mas com os bancos traseiros recolhidos. Ainda há os 187 litros do bagageiro frontal – no lugar onde normalmente ficaria o motor, afinal, estamos num veículo 100% elétrico.

TOQUE DE TRADIÇÃO Curiosamente, em meio a tanta modernidade, causa estranheza a presença das hastes convencionais de seta, faróis e limpadores de para-brisa atrás do volante, quase idênticas às peças utilizadas em larga escala pela Mercedes-Benz.

A receita mecânica não é inédita. Plataforma e sistema propulsor (há dois motores, um em cada eixo) vêm do Model S, assim como as baterias de 90 kWh, sob o piso do veículo. Dirigimos a versão mais potente P90D Performance (a 75D traz baterias de 75 kWh), com 263 cv no motor dianteiro e 510 cv atrás. A potência combinada, porém, é de "apenas" 539 cv porque as baterias não conseguem alimentar simultaneamente os dois motores.

Sorte que a cavalaria não faz falta, ainda mais no modo Ludicrous Speed – são necessários só 3,4 segundos para ir de 0 a 100 km/h, mais rápido que Porsche 911 Carrera 4 (4,2) e pouco menos que Lamborghini Huracán (3,2). De tão imediata, a aceleração vira uma divertida forma de assustar passageiros desavisados. Nessa condição, o Model X tem números dignos dos melhores superesportivos do mundo mesmo pesando 2,5 toneladas. As retomadas de 60 a 100 km/h e 80 a 120 km/h são realizadas em 1,7 segundo e 2,2 segundos, respectivamente. A explicação está no torque bestial, o ponto forte dos motores elétricos: 98,6 mkgf no total.

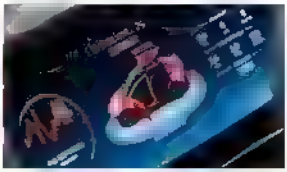
Não é só a performance que faz o Model X se afastar dos outros SUVs: a suspensão não deixa a carroceria inclinar excessivamente nas curvas, a direção é direta e os freios atuam de forma precisa para parar o brutamontes. Na hora de completar as baterias, a Tesla promete 100% da carga em até nove horas se plugado em um carregador de 400 volts dos postos de recarga rápida instalados pela marca nos EUA. Isso garante uma autonomia divulgada de 414 km – com apenas 30 minutos na tomada dessa estação já seria capaz de rodar 275 km.

O PREÇO DO PROGRESSO Moderno e imponente, o Tesla X teria boas chances de roubar clientes de Porsche Cayenne e Range Rover Vogue por aqui. Pena que está distante de nós. Porque, embora o presidente Elon Musk tenha sugerido na apresentação do Model 3 que venderá carros oficialmente no Brasil, nenhum anúncio foi feito desde então. E mesmo nos EUA o X é caro: US$ 115 500 na versão avaliada, ou 20% mais que um Cayenne GTS, de 450 cv. QR

O modelo avaliado tem seis lugares, mas o dono pode encomendar a versão com sete

Assim, ele leva 2.160 litros de carga

Conjunto de baterias fica sob os bancos



Quadro de instrumentos é digital

A proposta é SUV, mas o estilo está mais para hatch. Portas dianteiras são comuns e as traseiras só abrem se a lateral estiver livre

FICHA TÉCNICA

Tesla Model X P90D
Preço: US$ 115.500 (nos EUA)
Motor: bateria de íons de lítio, 90 kWh, dois motores (um para cada eixo), potência combinada de 530 cv, torque combinado de 98,5 mkgf
Câmbio: automático, uma marcha, tração integral
Suspensão: duplo A (dianteira); multilink (traseira)
Freios: discos ventilados (dianteiros e traseiros)
Direção: elétrica
Rodas e pneus: 265/35 R22 (dianteiros) / 285/35 R22 (traseiros)
Dimensões: comprimento 503,7 cm, altura 168,4 cm, largura 189,9 cm, entre-eixos 296,4 cm, peso 2.468 kg, autonomia, 414 km, porta-malas, 2.180 litros
Desempenho: 0 a 100 km/h em 3,4 s, velocidade máxima, 250 km/h

VEREDICTO

Design e preço afastam o Tesla X do comprador típico de SUV. Ele foi feito mesmo para quem gosta de tecnologia.

No aniversário de 31 anos, Nelsinho Piquet ganha um presente dos sonhos: testar os carros que o pai tricampeão pilotou

POR JOAQUIM OLIVEIRA
FOTOS HARDY MUTSCHLER

Não é fácil dar algo especial a alguém [illegible] quase tudo desde criança. Mas Nelson Piquet Jr. nunca esquecerá o presente que ganhou no seu 31º aniversário: a chance de dirigir os carros mais importantes da carreira do pai, tricampeão mundial de F-1 em 1981, 1983 e 1987. A ideia partiu dos [illegible]ponsáveis da BMW Classic e da BMW Motorsport, as divisões de antigos e [illegible] também [illegible] 100 anos em 2016). Um dia antes da festa, [illegible] [illegible]istri[illegible] [illegible] viu [illegible] com [illegible] Um a um, os quatro veículos históricos foram colocados diante dele:

DE PAI PRA FILHO

O McLaren F1 GTR fez fama nos anos 90 em Le Mans

Criada para promover as etapas europeias da F-1, a M1 Procar teve Nelson Piquet entre seus primeiros campeões

BMW M1 Procar (1979), BMW 635 CS. (1981), McLaren F1 GTR (1995) e, o mais importante, o Brabham BT52, campeão de Fórmula 1 em 1983.

Na manhã seguinte, porém, às 6h30, a empolgação começou a dar lugar à preocupação. Havia chuva e nevoeiro — e o receio de que o Brabham não pudesse participar da brincadeira. Afinal, trata-se de uma valiosa peça de museu.

A equipe decide começar por ordem cronológica. O primeiro a ir para a rua é o BMW M1 Procar. 6 cilindros em linha, 3.5 litros, 470 cv, máxima de 310 km/h. Desenvolvido junto com a versão de rua, deu origem a uma categoria própria, que era realizada junto com a Fórmula 1, em 1979. Por essas corridas passaram Niki Lauda, Carlos Reutemann, Alan Jones, Clay Regazzoni e, claro, Nelson Piquet, que, ainda novato na F-1, foi campeão da Procar em 1980.

Velocidade nem precisou. Do capacete. Pisava leve, para reconhecer aos poucos o traçado sinuoso, que estava bem molhado. Numa das primeiras curvas fechadas, quase uma ferradura, a traseira deu uma leve escapada, exigindo um rápido contraesterço do piloto num volante que parece grande demais para os dias de hoje.

O próximo a entrar em cena era o 635 CSi. 6 cilindros, 3.5 litros, 285 cv, 260 km/h. Foi com ele que os alemães brigaram pelo Campeonato Europeu de Turismo nos anos 80. Sua cabine não era tão apertada quanto a do M1, o ronco era menos encorpado e a visibilidade era praticamente a de um automóvel de passeio — o que na origem ele é. Mas o brasileiro não esquece que tem em mãos um carro

"Há a beleza dessas máquinas incríveis, mas pesa muito o fato de meu pai ter pilotado todas elas"

com motor preparado pela Alpina, carroceria reforçada pela Karmann e freios e transmissão trabalhados pela BMW Motorsport. Todo esse trabalho acabaria dando resultado, com o título da categoria de 1981 e 1983.

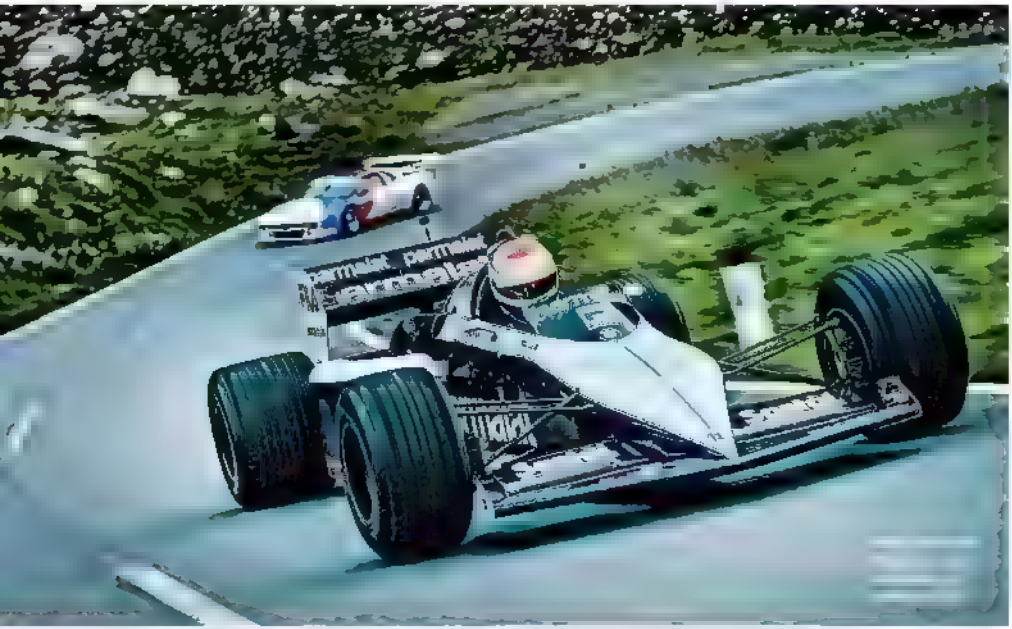
Nelsinho diz que está tão ou mais feliz do que quando se sentou no seu primeiro kart, quando ainda mal sabia andar. "É uma mistura de sentimentos. Há a beleza dessas máquinas incríveis, mas pesa muito, é claro, o fato de meu pai ter pilotado todas elas", comenta o filho, emocionado.

Um salto de dez anos na história e o aniversariante passa para o McLaren F1 GTR, motor BMW V12, 6 litros, 604 cv, 320 km/h de máxima. Essa unidade participou das 24 Horas de Le Mans em 1995 e 1996. Terminou em terceiro na classificação geral, embora o segundo carro da equipe Piquet/Lehto/Soper tenha se acidentado na segunda metade da corrida.

Quando entrou na pista, Nelsinho manejava com cuidado a direção. O McLaren era arisco, o nevoeiro voltava a aparecer e chuva apertava. Ele ligou os faróis e fez as curvas fechadas numa velocidade bem baixa. Ainda assim, a traseira dançava em cada cotovelo contornado. As vezes, era necessário quase parar o carro no meio da curva e voltar a acelerar.

No entanto, no segundo dia, tudo mudou. O sol era convidado de honra da festa. E ali estava o aguardado Brabham BT52 1983. "Meu pai falou muito sobre as semanas passadas na África do Sul, desenvolvendo o BT52. Que tempos devem ter sido aqueles!", emociona-se ele, antes de colocar o capacete e sair para a estrada alpina, a 2 500 metros de altitude e fechada para o trânsito.

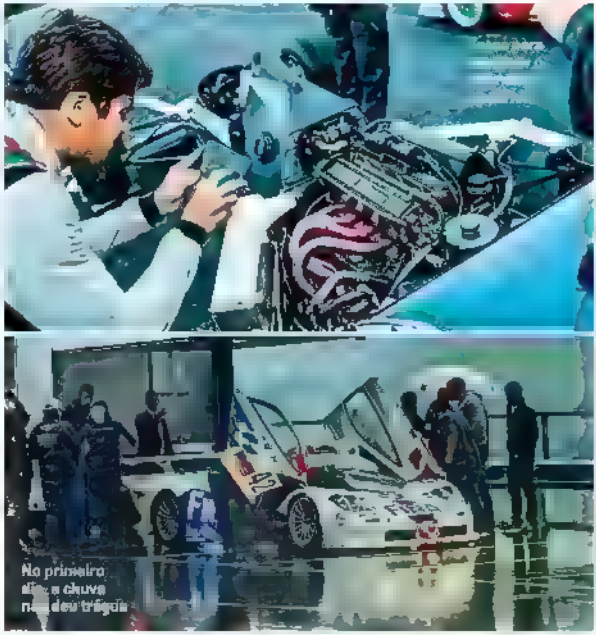
Nelsinho relembra que o Brabham teve que ser terminado nas horas extras feitas pelo projetista Gordon



O BMW 635 CSI correu no Campeonato Britânico

Murray, pois houve uma alteração do regulamento pouco antes do início da temporada. Mas o carro se mostrou competitivo desde o começo, como indicou a vitória de Piquet em casa, no GP do Brasil, logo na abertura. O brasileiro revelou-se um mestre na gestão da potência do motor de 1.5 litros com 630/790 cv (versões de corrida e de qualificação, respectivamente). O terceiro lugar no último GP (África do Sul) coroou o primeiro motor turbo (e o primeiro e único da BMW) na história da F-1.

Ao sair do carro, o veredicto de Nelsinho Piquet: "Os antigos Fórmula 1 eram muito mais difíceis de pilotar porque tinham muita potência e câmbio manual, o que obrigava meu pai e os outros pilotos da época a não cometerem qualquer falha, por pequena que fosse, em milhares de passagens de marchas por corrida, feitas em situações de tensão nos limites. Hoje em dia tudo é automático e o piloto só precisa se concentrar na sua pilotagem" QW



No primeiro dia, a chuva não deu trégua

Mais perto da redenção

Mesmo rejeitado pelos puristas, o Porsche 924 teve papel decisivo na história da marca POR FELIPE BITU FOTOS XICO BUNY

Retorno às origens: o 924 abusava de peças Volkswagen, assim como o 356

Estabelecida no final da década de 40, a parceria entre Porsche e Volkswagen não estava bem no começo dos anos 70. A empresa de Stuttgart atuava na pesquisa e desenvolvimento em favor da gigante de Wolfsburg, que financiava projetos em comum, como o Porsche 924.

Idealizado pelo CEO Rudolf Leiding, o esportivo projetado pela Porsche consolidaria o prestígio do grupo VW. Mas o projeto EA425 seria um trabalho de despedida: a aquisição da Auto Union (1964) e da NSU (1969) tornou a engenharia da VW independente e focada em modelos com tração dianteira e refrigeração líquida, como Audi 80, Passat e Golf.

Mesmo contrariado, o engenheiro Ernst Fuhrmann sabia que a Porsche não estava em condições de recusar a proposta. Então aproveitou o conceito do grã-turismo 928 (cujo projeto já estava em curso e seria lançado em 1977) e desenvolveu um cupê de proporções menores. A ordem era aproveitar o maior número possível de componentes VW e Audi.

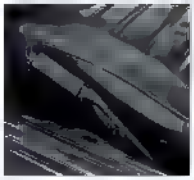
Leiding renunciou à presidência da Volkswagen em 1975 e foi sucedido por Toni Schmücker, que não via o EA245 como prioridade. Ernst Fuhrmann então propôs comprar o projeto, pois sabia do seu potencial para o futuro da Porsche. A proposta foi aceita com a condição de produzi-lo na ociosa fábrica da NSU em Neckarsulm, evitando o desgaste pelo fechamento da unidade.

Assim surgiu o 924. Ao final de 1975 (como modelo 1976), era anunciado como o primeiro Porsche refrigerado a água. O carro agradou pelo comportamento dinâmico neutro, completamente diferente da personalidade arisca (e traiçoeira) do 911. Com 4,2 metros e 1 080 kg, o problema estava no motor EA831 de 2 litros e 125 cv: não estava à altura do conjunto.

Apesar da injeção Bosch K-Jetronic, o propulsor era uma evolução de um velho motor Audi dos anos 60. Tinha fama de indestrutível, mas gerava muito ruído e vibrações, levando o 924

PAU PARA TODA OBRA

Mais robusto que o motor EA827 do Golf, o EA831 surgiu em 1975 no utilitário VW LT. Calibrado para favorecer o torque, usava carburador e rendia 75 cv. Foi fabricado sob licença nos Estados Unidos pela AMC (American Motors Corporation), equipando os modelos Gremlin e Concorde.



Peças do Golf por toda parte: das maçanetas aos comandos internos. Freio de mão fica do lado esquerdo

FICHA TÉCNICA

Porsche 924 1979
Motor: 4 cilindros em linha de 2 litros, 125 cv a 5.800 rpm, 16,7 mkgf a 3.500 rpm
Câmbio: manual de 5 marchas
Dimensões: comprimento, 420 cm; largura, 168 cm; altura, 127 cm; entre-eixos, 240 cm; peso, 1.080 kg
Desempenho: 0 a 100 km/h em 9,6 s; velocidade máxima de 202 km/h

Porta-malas era acessado pelo vidro traseiro

a acelerar de 0 a 100 km/h em cerca de 9 segundos – era presa fácil do Golf GTI e outros carros mais baratos. Os freios e a máxima em torno de 200 km/h também eram insatisfatórios.

A situação ficava ainda pior no mercado norte-americano, amarrado por normas antipoluição, sua potência caía para 95 cv, resultando em máxima de 176 km/h e mais de 11 segundos para chegar aos 100 km/h. Os críticos não perdoaram: contestavam o fato de um automóvel com peças do VW Golf (e até do Fusca) custar mais que um Chevrolet Corvette.

Para amenizar as críticas, o 924 ganhou cinco marchas e turbo em 1979. Com 170 cv, acelerava de 0 a 100 km/h em 7 segundos, com máxima de 225 km/h. A estabilidade era mantida com suspensões recalibradas e freios a disco nas quatro rodas de 15 polegadas. Podia ser facilmente identificado pelo aerofólio traseiro e pelo capô com entradas de ar adicionais.

Quem buscava conforto optava pela transmissão automática de três velocidades. E quem fazia questão de maior desempenho precisou aguardar até 1980, quando a versão Carrera GT (limitada a 406 unidades) chegou ao mercado com para-lamas alargados para acomodar as enormes rodas Fuchs de 16 polegadas.

O objetivo de Ernst Fuhrmann com o Carrera GT era o de finalmente aposentar o 911. Tinha intercooler e injeção eletrônica digital para reduzir o criticado atraso na resposta da turbina. Com 210 cv, acelerava aos 100 km/h em 6,5 segundos e chegava aos 242 km/h. Seria superado ainda pela versão de rua Carrera GTS (245 cv) e de competição Carrera GTR (375 cv).

Na mesma época, a VW informou que o motor EA831 seria produzido até 1984. A Porsche então desenvolveu um quatro cilindros com peças do V8 vindo do 928. Com 2,5 litros e 163 cv, era feito de alumínio e ganhou notoriedade pela elasticidade. Rebatizado de 944, o sucessor do 924 assumia as dimensões externas do Carrera GT.

O 924 conviveu com seu sucessor até 1988. No total, mais de 150.000 unidades foram comercializadas em 12 anos, número expressivo para um pequeno fabricante. Seu legado seguiu adiante com o Porsche 968 e durou até 1995, embora não seja reconhecido pelos puristas, desempenhou papel, incontestável, para a sobrevivência da marca. QR

Sem cara de tiozão

As versões mais agressivas do Santana reforçaram o caráter esportivo de um sedã rápido e de boa dirigibilidade POR FELIPE BITU | FOTOS XICO BUNY

Nascida no túnel de vento, segunda geração era 11% mais aerodinâmica

Na edição de novembro de 1988, QUATRO RODAS definiu o Santana GL: "Com força de jovem". Na ocasião, o mais sofisticado automóvel produzido pela VW no Brasil recebia um motor de 2 litros. Com 112 cv e 17,3 mkgf, o novo propulsor estava à altura do conjunto formado pela direção hidráulica progressiva, suspensões bem acertadas e carroceria de duas portas, exclusiva para o mercado brasileiro.

O motor também era uma resposta à General Motors, que havia equipado o Monza com um quatro cilindros de mesma cilindrada no ano anterior. O generoso torque em baixas rotações e o câmbio de relações curtas deixavam o Santana imbatível nas retomadas. A dirigibilidade dócil tornava-se arisca à menor pisada no acelerador.

De todas as versões, a intermediária GL era a mais esportiva: posicionada entre a CL (de entrada) e a GLS (topo), trazia as rodas do Passat GTS Pointer com acabamento diamantado, pneus de perfil 60 e opcionais como ar-condicionado, vidros e travas elétricas e até um teto solar alemão. A despedida anunciada do Passat fez com que o Santana GL assumisse o posto de esportivo da família, embora de forma discreta.

Essa sobriedade seria quebrada um ano depois, com a linha 1990. Oferecido nas cores vermelho, branco e preto, o Santana Sport destacou-se pelos frisos vermelhos nos para-choques, lanternas fumê, faixas laterais, retrovisores na cor da carroceria e ponteira de escape oval. Os faróis eram os mesmos da versão GLS.

O detalhe mais exótico da decoração era o acabamento das rodas: face diamantada com fundo prata, totalmente prata ou face diamantada e fundo branco, sempre de acordo com a tonalidade da carroceria. O interior seguia a mesma receita: vermelho nos frisos do painel, nas laterais de porta, na instrumentação e na padronagem dos bancos Recaro.

O sucesso da carroceria duas portas era tão grande que foi escolhida para estrear a segunda geração, em 1991. Completamente remodelado, o Santana incorporava elementos de estilo dos VW e Audi alemães. Desenvolvida em túnel de vento, a carroceria era 11% mais aerodinâmica que o modelo anterior, algo perceptível no desenho arredondado e na supressão das calhas de teto.

Bem sucedida, a segunda geração recebeu injeção eletrônica e freios ABS para conter o avanço do Monza, dos importados e de novos concorrentes (Fiat Tempra e Ford Versailles)

A linha parecia completa, mas faltava o apelo de esportividade tão presente no anterior. Para alegria dos entusiastas, o Santana Sport foi reeditado em 1993: a cor vermelha foi suprimida, mas eram mantidos o preto Gótico e o branco Star. As rodas de liga vinham do Gol GTS (conhecidas como Orbital) e o porta-malas recebia um discreto aerofólio com a terceira luz de freio integrada

Na traseira, as inscrições "Sport" e "2000i" indicavam o uso do motor 2 litros com injeção eletrônica Bosch LE Jetronic. Seus 112 cv e 17,5 kgfm faziam bonito no Gol GTI, mas já não davam conta de enfrentar o Fiat Tempra 16V e o Chevrolet Vectra

A lista de itens de série era generosa: ar condicionado, vidros, travas e espelhos elétricos, moldura da placa traseira com extensão das lanternas, faróis de neblina, volante e manopla de câmbio em couro, bancos Recaro, para-choques na cor da carroceria, antena no teto e chave com iluminação. Apenas o ABS era opcional

Restaram poucas unidades do Sport de segunda geração: uma delas é este exemplar das fotos, do colecionador Kauê de Carvalho. Preterido pelo público, o Santana de duas portas foi fabricado até 1995 em uma versão denominada Série Única: o apelo esportivo se resumia ao acabamento e opcionais da versão GL e ao mesmo aerofólio do Sport

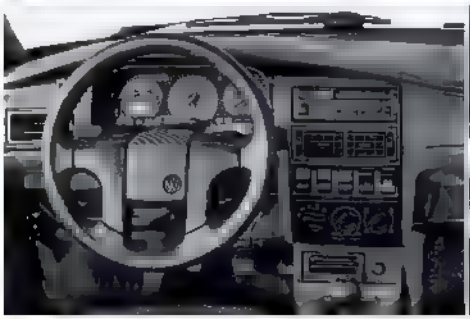
FICHA TÉCNICA

VW Santana Sport 1993
Motor: longitudinal, 4 cilindros em linha, 1.984 cm³, comando de válvulas simples no cabeçote, 112 cv a 5.600 rpm, 17,5 mkgf a 3.400 rpm, injeção eletrônica
Câmbio: manual de 5 marchas, tração dianteira
Dimensões: comprimento, 457 cm; largura, 142 cm; altura, 138 cm; entre-eixos, 255 cm; peso, 1.230 kg
Pneus: 195/60 HR14

TESTE

(Dados da versão GLS testada em abril de 1991)

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h
11,5 s
VELOC. MÁX.
170 km/h
CONSUMO
9 km/l (cidade)
13,1 km/l (estrada)
PREÇO
n/o



Aerofólio, lanternas fumê, rodas do Gol GTS, volante revestido de couro e rádio com display digital de série: a versão Sport era um Santana de alma jovem

EXAME MENTORIA PME 2017

Oportunidade ideal para transformar sua empresa em uma grande companhia.

Cinco encontros de março a julho

seu mentor

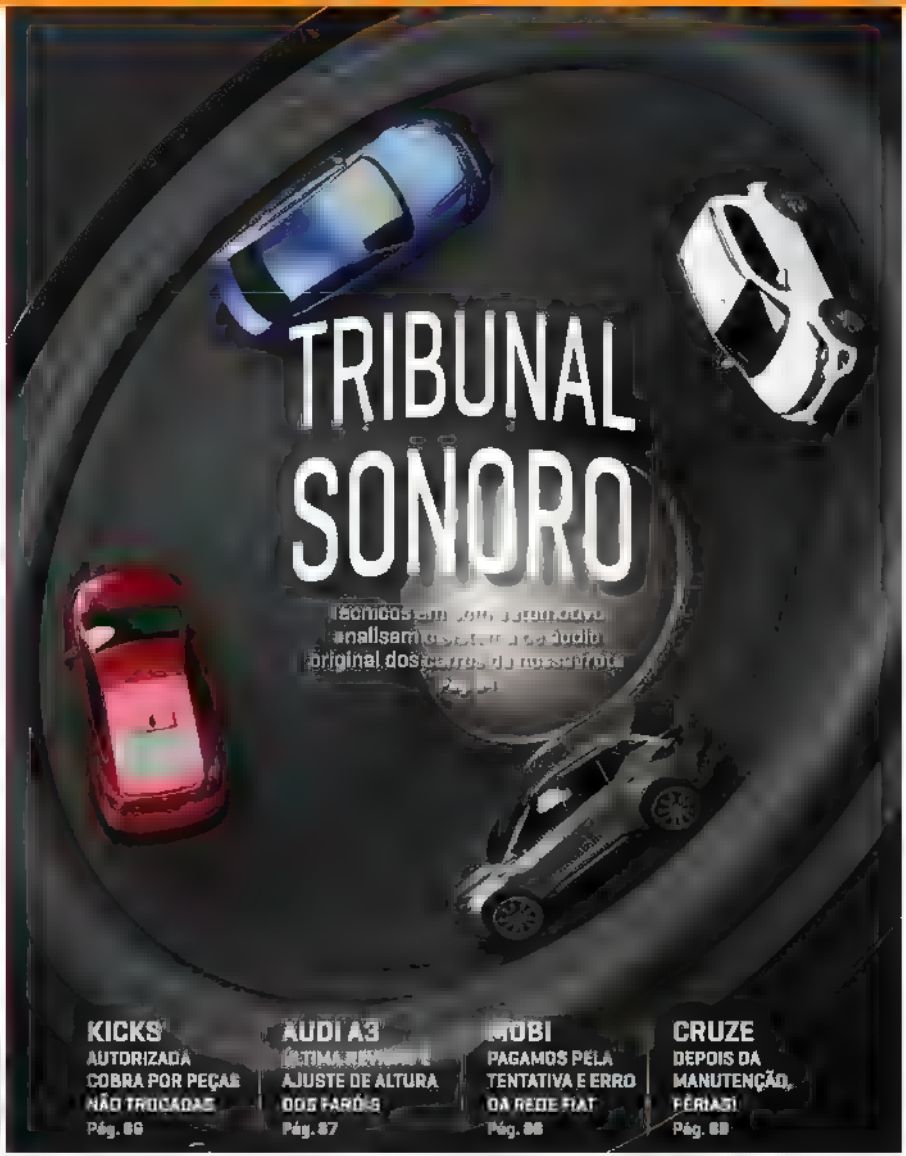
VOCÊ E GRANDES NOMES DO MUNDO DOS NEGÓCIOS TRABALHANDO PARA SUA EMPRESA CRESCER

SAIBA MAIS E INSCREVA-SE AGORA!
mentoria.exame.com.br

EXAME FDC

LONGA DURAÇÃO

COMPRAMOS OS CARROS E TESTAMOS POR [illegible]



TRIBUNAL SONORO

Técnicos em [illegible] analisam o sistema de áudio original dos carros da nossa frota

Pág. [illegible]

KICKS
AUTORIZADA COBRA POR PEÇAS NÃO TROCADAS
Pág. 86

AUDI A3
ÚLTIMA REVISÃO E AJUSTE DE ALTURA DOS FARÓIS
Pág. 87

MOBI
PAGAMOS PELA TENTATIVA E ERRO DA REDE FIAT
Pág. 88

CRUZE
DEPOIS DA MANUTENÇÃO, FÉRIAS!
Pág. 89

A prova do Som

Especialistas em som automotivo analisam o sistema original dos carros da frota do Longa Duração. Qual foi o melhor?

A popularização dos sistemas multimídia nos últimos anos trouxe a reboque uma sensível melhoria no conjunto de áudio dos automóveis. Notamos esse efeito em 2014, quando, pela primeira vez, submetemos os carros da frota de Longa Duração (aquela época, composta por Mercedes A 200, Corolla, Golf, C4 Lounge, Peugeot 208 e Up!) à análise de dois especialistas em som automotivo, os irmãos Thelly e Willy Leandrini, da Leandrini, uma das mais tradicionais lojas paulistanas do setor. Repetimos a dose agora, com Mobi, Kicks, A3 e Cruze. Analisados pelos ouvidos treinados dos técnicos, a atual frota foi meticulosamente estudada pela dupla convidada.

Assim como na primeira ocasião, a grata surpresa foi o bom desempenho do modelo 1.0. Se antes o Up. saiu elogiado, desta vez o Mobi é que fez bonito. Felizmente, a média geral também está mais alta.

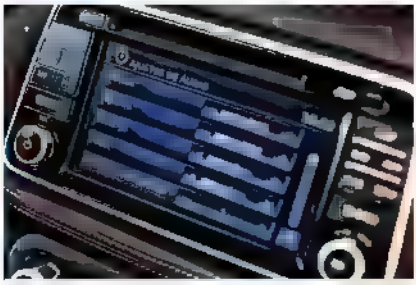
FIAT MOBI

Nos bancos da frente, os irmãos Leandrini fazem o pareamento do celular com o sistema Bluetooth do rádio – em todos os carros, a audição foi feita da mesma maneira. Assim que a música de referência (rica em sons com variadas frequências) começou a sair pelos alto-falantes, eles se entreolharam com ar surpreso. "Bom, hein?!", disse Thelly. "O equilíbrio é o grande destaque. Bem posicionados e com qualidade acima do esperado para o segmento popular, os falantes têm potência satisfatória. Não gostei da resposta tátil dos botões giratórios do rádio. Os cliques são facilmente percebidos, mas muito sensíveis. É difícil avançar de um em um", diz Willy Leandrini.

Tweeters: bem-posicionados e com agudos definidos

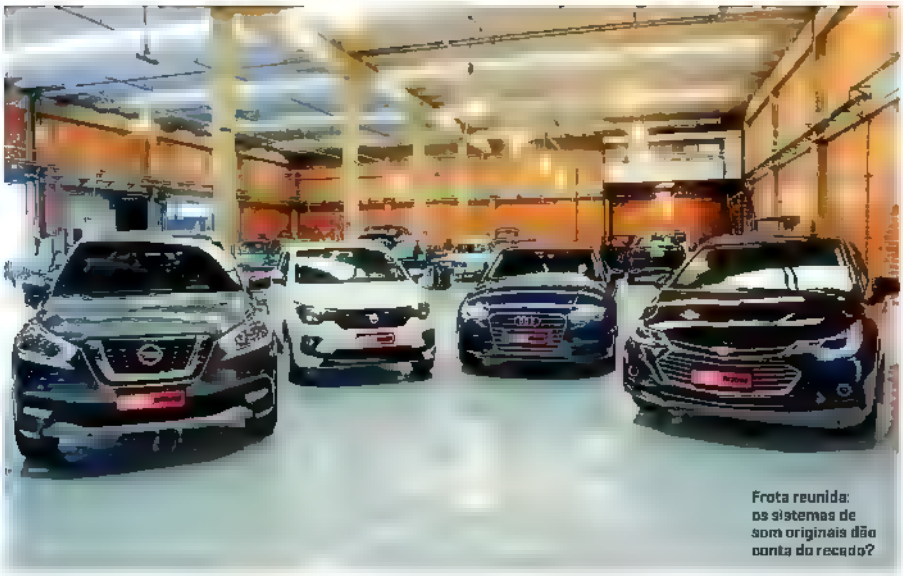
NISSAN KICKS

O Kicks toca mais forte que o Mobi e tem uma distribuição muito boa na cabine, mas falta brilho nos agudos. Willy explicou: "Isso se evidencia quando a faixa apresenta, por exemplo, o som da vibração de um prato de bateria. Os falantes do Kicks não passam a sensação de uma baqueta no metal. O som fica opaco, sintetizado". A ausência de subgraves foi criticada por Thelly: "Essas frequências são aquelas que dão peso à música. No Kicks, elas são pouco presentes. Isso é um erro de projeto. Mesmo os SUVs compactos têm uma cabine volumosa, o que pede um sistema de som com especial atenção às baixas frequências".



Falantes mais nobres dariam peso e brilho ao som do SUV

FOTOS: IGOR MANTOVANI



Frota reunida: os sistemas de som originais dão conta do recado?

AUDI A3

"Potente, bem definido e com grave intenso. Audi é sempre um problema para as lojas de som. O áudio original é tão forte e agradável que o dono precisa estar disposto a investir pesado para ter, de fato, um upgrade", confessa Thelly. Mas nem tudo foi elogio. "Há duas falhas com relação aos tweeters montados nas colunas dianteiras. Estão em posição muito baixa e apontados um para o outro", critica Thelly. "A cúpula do painel obstrui o som do tweeter esquerdo. Se estivessem voltados para os ocupantes dos bancos ou para o para-brisa não teríamos essa sensação de som separado em quatro zonas. A cabine é bem preenchida, mas falta envolvimento"

Técnico indica onde seria a altura ideal do tweeter no A3

CHEVROLET CRUZE

O som do Cruze foi o mais elogiado pelos especialistas. "Não conhecia o sistema, mas o acesso aos recursos de equalização é tão lógico que, intuitivamente, cheguei de primeira nos comandos que buscava", disse Willy enquanto operava o rádio. Feitos os ajustes, mais elogios. "O conjunto do Cruze é o melhor da atual frota de Longa Duração. Perde para o do A3 em potência, mas compensa com uma excelente distribuição sonora. O motorista fecha os olhos e tem a impressão de que está diante de um palco, com o som dos instrumentos vindo da base do para-brisa. Bons equipamentos e posicionamento correto"

Distribuição sonora elogiável, e rádio com menu intuitivo

NISSAN KICKS
21.279 km

CONSUMO
No mês: [illegible] km/l com 17,3% de rodagem na cidade
Desde set./16: 9,2 km/l com 22,5% da rodagem na cidade
Combustível: etanol

GASTOS NO MÊS
Combustível: R$ 1.036
Revisão: R$ 900
Alinhamento: R$ 250
Lâmpada: R$ 67

FICHA TÉCNICA
Versão: S+ 1.6 16V
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv. 1.598 cm³, 16v, flex, 114 cv a 5.600 rpm, 15,5 mkgf a 4.000 rpm
Câmbio: automático CVT

REVISÃO: PAGUE 2, LEVE 1

Autorizada Nissan cobra por peças não trocadas e ainda se nega a corrigir a falha. Resultado: manutenção teve de ser refeita

Negligenciar a manutenção, deixando de realizar as revisões, implicam a perda da garantia de qualquer automóvel. Com o Nissan Kicks, claro, não é diferente.

Mas foi esse o risco que corremos ao fazer a revisão de 20 000 km na concessionária Oriente, de Varginha (MG). A parada programada saiu pelos sugeridos R$ 379, além de outros R$ 90 cobrados por alinhamento, balanceamento e rodízio. Em São Paulo, nossa inspeção pós-revisão detectou que, apesar de terem sido cobrados, os filtros de cabine e de ar do motor permaneciam com a nossa marcação antifraude. Ou seja, não haviam sido substituídos. "O cárter e o filtro de óleo estavam sujos de lubrificante, o filtro de combustível estava mal fixado e o rodízio de pneus executado com erro de posicionamento. Duvido que esse seja o padrão que a Nissan, ou qualquer outra marca, espera ao treinar a sua rede", diz Fabio Fukuda, consultor de QUATRO RODAS.

Sempre preservando a informação de que o SUV pertence à revista e alegando que a área de controle de frota tinha provas de que a manutenção não tinha sido feita a contento, sugerimos à técnica da Oriente uma consulta em seu sistema para descobrir um eventual erro na emissão da nota fiscal. "Não preciso fazer essa consulta. Tenho certeza de que entregamos tudo o que foi cobrado", disse.

Diante da dispensa da oportunidade de reparar a manutenção falha, esquecemos a Oriente e fomos até a Carrera, em São Paulo. Lá, todos os serviços da revisão de 20 000 km foram refeitos. Ao ver que o livreto de garantia já tinha o carimbo da Oriente, o técnico da Carrera nos alertou: "A segunda revisão já foi feita". Explicamos o ocorrido e, como cortesia, deixamos de pagar a mão de obra. As peças saíram por R$ 371, mas a conta foi engordada pelos R$ 67 de uma lâmpada do farol de neblina (que havia queimado) e pelos R$ 160 dos serviços de alinhamento.

De volta à ativa, o Kicks acompanhou o Fabio Fukuda nas férias de fim de ano. "Gostei do Kicks. Bancos confortáveis, ar-condicionado eficiente e freio equilibrado são os destaques positivos", disse o nosso consultor, após uma semana com o SUV.

AUDI A3
51.393 km

CONSUMO

No mês: 8,4 km/l com 53,7% de rodagem na cidade
Desde fev/16: 8,3 km/l com 26,5% de rodagem na cidade
Combust.: etanol

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 1.503
Revisão: R$ 977
Pastilha de freio: R$ 1.184
Filtro de cabine: R$ 180
Alinhamento: R$ 220

FICHA TÉCNICA

Versão: Ambiente 1.4 Turbo Flex
Motor: 4 cilindros, dianteiro, transv., 1.395 cm³, 16V, flex, 150 cv a 5.500 rpm, 25,5 mkgf a 1.500 rpm
Câmbio: aut. sen., 6 marchas

REVISADO E CORRIGIDO

Audi A3 faz duas visitas à rede Audi: em Curitiba, para a revisão dos 50.000 km, e em Brasília, para um ajuste de altura dos faróis

A última parada programada do A3, aos 50 000 km, foi feita na Audi Center Curitiba. Após a inspeção, o técnico avisou: "É hora de trocar as pastilhas dianteiras. Elas não chegarão até os 60.000 km". Alinhamento e balanceamento saíram por R$ 220. Os outros extras (pastilhas e filtro de cabine) nos custaram salgados R$ 1.344. Pela revisão em si (com troca de lubrificante do motor e filtros de óleo e combustível), foram cobrados R$ 977. A manutenção foi feita em um dia.

Além da revisão dos 50 000 km, o A3 encarou quase 3.000 km de estrada durante as férias de fim de ano. Pela terceira vez, o sedã acompanhou o editor Péricles Malheiros em uma viagem entre São Paulo e Brasília (DF). "Além da questão do conforto, a ausência do piloto automático pede atenção especial quanto à velocidade. Como é um carro muito na mão e com motor forte, é fácil se descuidar e ultrapassar o limite de velocidade", diz. Mas a viagem também rendeu uma crítica. "Rodei por cerca de quatro horas à noite, com os faróis ligados. Nunca fui alvo de tantos lampejos de farol alto por parte de quem vinha no sentido contrário. Percebi na hora que algo estava errado", conta Péricles. Em Brasília, o editor buscou a autoriza da Audi Center. "O consultor explicou que estava com a oficina cheia, mas faria ao menos uma verificação." Após uma breve espera, a resposta: "Resetamos o sistema e tudo voltou ao normal. De fato, o facho baixo estava em posição mais alta que o normal", disse o técnico. Na viagem de volta, a ausência de manifestações de quem trafegava no sentido oposto confirmou o sucesso da manutenção.

FIAT MOBI
37.941 km

CONSUMO
No mês: 8,2 km/l com 35,9% de rodagem na cidade
Desde jul/16: 10,2 km/l com 21,5% de rodagem na cidade
Combustível: etanol

GASTOS NO MÊS
Combustível: R$ 1.016
Manutenção: R$ 600

FICHA TÉCNICA
Versão: Like On 1.0 Flex
Motor: 4 cilindros, 4 válvulas/cil., transv., 999 cm³, 8V, flex, 75/73 cv a 5.250 rpm, 9,9/9,5 mkgf a 3.850 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas

TENTATIVA E ERRO

Recém-revisado, Mobi passou a apresentar falhas e engasgos no motor. Na rede Fiat, manutenção empírica exigiu paciência

Em 2012, nosso Uno de Longa Duração foi alvo de uma enxurrada de reclamações sobre engasgos do motor por parte de nossa equipe. Nosso Mobi da atual frota tem o mesmo motor Fire 1.0 do Uno e, adivinhe... Também passou a engasgar nas saídas e retomadas.

Procuramos ajuda na autorizada Amazonas, em São Paulo, que concluiu que a troca das velas (já substituídas na última revisão) e a limpeza do corpo de borboleta, do respiro do motor e dos bicos injetores resolveriam o problema. A conta ficou cara: R$ 600. Mesmo após uma semana na Amazonas, o carro voltou exatamente com os mesmos sintomas.

Logo após a retirada, retornamos para a concessionária. No dia seguinte, a técnica ligou: "Trocamos o combustível e o carro está perfeito". Ou seja, mesmos sintomas, diagnósticos diferentes. "Receberemos os R$ 600 de volta, já que os serviços anteriores não surtiram efeito algum?", questionou o repórter Guilherme Fontana. A resposta foi negativa – ao menos a segunda parada não foi cobrada.

Sim, o mês foi conturbado para o Mobi, mas depois da tempestade veio a bonança – e os quilômetros. Nas mãos do repórter Henrique Rodrigues, o hatch foi para o Rio de Janeiro, durante as férias de fim de ano. "Apesar das idas e vindas para manutenção, o esforço valeu a pena. O motor está liso de novo, com rotação de marcha lenta estável. Tanto as arrancadas quanto as retomadas de velocidade foram feitas sem engasgos", conta Henrique.

O editor Ulisses Cavalcante também deixou um registro importante anotado no diário do Mobi: "Dependendo da incidência da luz do sol, a lente acrílica do painel de instrumentos mais parece um espelho. Dificulta muito a visualização, sobretudo do velocímetro".

Cruze de repouso no Litoral Norte de São Paulo

GM CRUZE
20.273 km

CONSUMO

No mês: 8,1 km/l com 20,3% de rodagem na cidade
Desde out/16 8,4 km/l com 18,1% de rodagem na cidade
Combustível: etanol

GASTOS NO MÊS

Combustível R$ 2.102
Revisão: R$ 596
Alinhamento: R$ 150

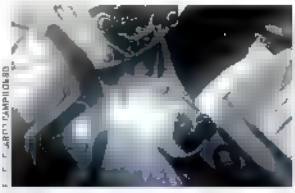
Versão: TZ 1.4T
Motor 4 cil., diant., transv., 1.399 cm³, 16v, flex, 153/150 cv a 5.200, 5.600 rpm, 25,5/24 mkgf a 2.000/2.100 rpm
Câmbio: aut., 6 marchas

CAMPANHA DE PREVENÇÃO

Nosso Cruze teve as pastilhas trabalhadas para evitar ruídos quando ainda era zero-quilômetro. Hoje elas chiam nas frenagens. E continuarão assim...

Diferentemente da primeira revisão, aos 10.000 km, realizada em Brasília, desta vez levamos o sedã para a Spassus Jundiaí, a cerca de 40 km da capital paulista.

Diante das inúmeras reclamações de barulhos vindos dos freios e da descoberta de um boletim técnico aberto para a correção do problema *(como relatado na edição 691, de janeiro)*, pedimos ao consultor técnico responsável uma verificação de enquadramento do nosso carro no boletim. Para nossa surpresa, inicialmente fomos informados de que a Spassus não tinha recebido nenhuma nota técnica para o Cruze. Esta só foi localizada depois que fornecemos o número de controle ao consultor. E eis que veio outra surpresa: "O sistema indica que este carro já recebeu a correção das pastilhas recomendada pela fábrica na concessionária Palazzo. Não tenho como executar novamente o serviço", informou o consultor. Concluímos, então, que o nosso Cruze passou pela manutenção ainda no pátio da Palazzo, de São Paulo, onde ele foi comprado. Ou seja, mesmo com a ação corretiva aplicada antes de iniciar a rodagem, nosso Cruze manteve o incomodo ruído.



Moldura cromada reflete a luz do sol

A manutenção programada saiu por R$ 596, mesmo valor sugerido pela GM. Os serviços de alinhamento, balanceamento e rodízio dos pneus adicionou R$ 150 à conta.

Durante as férias de fim de ano, o Cruze foi utilizado pelo piloto de testes Eduardo Campilongo e pela repórter Isadora Carvalho. Eduardo deixou um registro importante no diário de bordo: "A moldura cromada da alavanca de câmbio reflete a luz do sol diretamente nos olhos. Coloquei uma sacolinha de tecido sobre ela para evitar ofuscamento". Isadora, por sua vez, criticou os faróis: "São muito fracos. Não combinam com um carro com tanta tecnologia".

Clube Assinante

ASSINANTE ABRIL APROVEITA DESCONTOS E VANTAGENS EXCLUSIVAS.

Preparamos uma grande var edade oe ofertas e benefic os especiais para você

Rio Quente

Até **18% de desconto**.

CENTAURO

12% de desconto
em todo o site

Dr. JONES

15% de desconto
em todo o site.

OUTBACK STEAKHOUSE

Na compra de um p ato princ pa **você ganha um aperitivo**

Além desses parceiros, você tem outros benefic os d sponíve s no site do Clube

AUTO-SERVIÇO

Análise de risco

Checou o preço e fez o test-drive? Pois saiba que há muito para pesquisar antes de decidir a compra de um carro **Pág. 92**

PESQUISA PRÉVIA

Seguro, manutenção, desvalorização, pneus Há tanta coisa que se deve verificar antes de comprar um carro, mas que muitos acabam esquecendo POR GUSTAVO HENRIQUE RUFFO

A novela da compra de um carro, seja ele novo ou usado, geralmente segue o mesmo roteiro. O sujeito está em dúvida entre dois modelos, faz um test drive, compara preços do veículo e dos equipamentos, checa as condições de pagamento e pronto! Mas acaba se esquecendo de pesquisar outras informações que são importantes e pesarão no bolso alguns meses depois. Diante disso, levantamos os itens que devem ser avaliados antes de você escolher entre dois candidatos a sua garagem.

SEGURO A empolgação de trocar de automóvel é tão grande que a maioria nem se lembra de pedir ao corretor uma cotação de seguro quando está optando por um novo carro. "Pesquise bem esse item, pois alguns modelos podem ser baratos na hora da compra, mas o valor do seguro deles...", alerta Julian Semple, consultor sênior da Carcon Automotive.

É o que acontece com importados de luxo que saíram de linha. Enquanto eles desvalorizam, suas peças de reposição continuam novas. Mas nem é preciso ir tão longe. Veja o exemplo de duas picapes nacionais equivalentes. Segundo a Bidu Corretora, o seguro da Renault Duster Oroch Expression 1.6 (R$ 69.990) sai por R$ 3.975 (morador de São Paulo, 35 anos), enquanto o da VW Saveiro CD 1.6 Cross (R$ 73.790) custa R$ 7.002, ou seja, 76% a mais. Já imaginou estar na dúvida entre ambas e descobrir essa informação só após a compra?

ASSISTÊNCIA TÉCNICA Preço acessível, bem equipado, seguro camarada... Ainda assim, há outro risco a ser considerado para evitar uma surpresa na primeira visita à oficina. Hoje há variações expressivas no preço de revisões. Mesmo nos sedãs médios onde os valores costumam ser parelhos. O serviço total até os 60.000 km do Honda Civic EX custa R$ 4.306 frente aos R$ 3.105 do Toyota Corolla XEi – ou 39% mais caro. E pode ser bem pior – um Dodge Journey (R$ 142.900) pede R$ 9.180 para as seis revisões, contra os R$ 3.870 de um Jeep Compass Longitude diesel (R$ 134.990), ou 137% a mais.

E se as revisões forem de seis em seis meses (algo que a maior parte das marcas já abolhu, mas comuns em modelos usados), você terá trabalho dobrado para conservar a cobertura.

"Para quem mora em cidades pequenas, é bom checar se a marca tem um serviço autorizado de pós-venda

ILUSTRAÇÕES: LEONARDO NAVES DE AZEVEDO

na região. Ter de rodar 100 km para levar o carro à revisão ou ao conserto é pedir muito...", diz Semple.

Caso você esteja de olho num automóvel novo, preste atenção na nossa pesquisa Os Eleitos, que mostra as marcas que oferecem o melhor pós-venda (*veja a lista em quatro rodas abril com.br/eleitos 2016*). Por falar nisso, olho vivo no tempo de garantia. Apesar de a média do mercado hoje ser de três anos, algumas dão cinco (Hyundai, Subaru, Lifan) ou seis (Jac Motors), enquanto outras apenas dois (Audi, BMW, Mitsubishi).

PNEUS Você é apaixonado por utilitários esportivos e não vê a hora de trocar seu sedã por um SUV de preço equivalente? Provavelmente já está avisado de que esses modelos gastam mais combustível do que carros comuns de tamanho parecido, mas é aos pneus que você deve ficar atento especialmente no veículo usado.

Pneus de SUVs podem custar mais que o dobro da média. Pegue o exemplo do Ford Fiesta e seu SUV, o EcoSport. O Fiesta usa pneu 195/55 R15 Kumho e o Eco, 205/65 R15 Pirelli. O primeiro custa R$ 259,90 na KD Pneus. O segundo, R$ 415,90 na mesma loja, cerca de 60% mais.

Atenção aos automóveis de luxo, pois eles podem ser equipados com run flat, que dispensam o uso de estepe. Damos que em pneus comuns serão facilmente reparados às vezes exigem a substituição desses modelos. E eles são bem mais caros: um 205/55 R16 da Continental sai por R$ 295,90 na KD Pneus. O run flat, da mesma marca, custa R$ 699,90, uma diferença de 136,5%.

"O mais importante é prestar atenção aos itens mais comuns num seminovo ou usado, como câmbio, embreagem, estado dos pneus, freios, suspensão, amortecedores etc. Esses são os itens que costumam apresentar custos mais expressivos para reparos em qualquer tipo e ano de um veículo", diz Lídio dos Santos, presidente da Fenauto (Federação Nacional das Associações dos Revendedores de Veículos Automotores).

REPARABILIDADE Sabia que o custo de consertar a mesma batida em carros de mesmo segmento pode ser totalmente diferente? Hoje você pode descobrir qual é esse risco graças ao índice de reparabilidade calculado pelo Cesvi Brasil. O instituto mostra que um VW Up! tem uma nota de 10, enquanto um Fiat Palio 1.0 Evo atinge 50, portanto, cinco vezes mais caro. A lista completa pode ser vista no site cesvibrasil.com.br.

DESVALORIZAÇÃO Bom seria se o Brasil não fosse um mercado que anda vê carro como investimento. Por isso, é bom estar ciente de o quanto vai perder após tirar seu automóvel novo da concessionária, se o comprador faz parte desse time mais conservador (*você encontra essa informação mensalmente na QUATRO RODAS, na seção Tabela de Preços*).

Há modelos que perderam apenas 4,5% de seu valor nos últimos 12 meses, como o Honda HR-V, segundo a agência AutoInforme. No entanto, seu concorrente Ford EcoSport desvalorizou 13,2% no período.

Na média do mercado, os que menos depreciam não perdem mais de 15%. Os que desvalorizam mais passam dos 20%, como é o caso do Citroën C3 Picasso, que perdeu 22,4% de seu valor em 2016. Se em um ano isso parece pouco, coloque dois ou três anos de uso na conta para entender por que essa pesquisa pode ser importante. QR

Lançado em 2008, ele ficou maior em todos os sentidos

A PARTIR DE R$ 28.500 (2012)

HONDA FIT (2ª GERAÇÃO)

Sem concorrentes, o menor modelo da Honda é caro, mas compensa em versatilidade, robustez e confiabilidade – POR FELIPE BITU

Com quase 14 anos de mercado, o Fit é o meio-termo entre hatch e minivan, que se manteve isolado na preferência do público sem rivais diretos. Entre todas as gerações, a mais bem-sucedida foi a segunda, conhecida pelos fãs como New Fit.

Lançado em 2008, ele chegou todo remodelado e maior, melhorando o espaço interno. O novo interior adotava o padrão de estilo (e até o volante) do Civic de sétima geração – também chamado de New. Trazia duplo airbag, ar-condicionado, trio elétrica, computador de bordo e o sistema ULT de rebatimento dos bancos, permitindo até dez combinações diferentes. As versões LX e LXL vinham com um 1.4 litro de comando variável i-VTEC e quatro válvulas por cilindro, com bons 101 (100 cv, lá a EX e a EXL tinham um 1.5 de 116 (115 cv.

O câmbio automático de cinco marchas era uma opção em todas as versões, mas não os freios a disco nas quatro rodas com ABS e distribuição eletrônica de frenagem, indisponíveis na LX. O EX incluía as rodas aro 16, volante multifuncional com couro, ar digital e repetidores de pisca nos espelhos. A top EXL trazia bancos de couro, faróis de neblina e borboletas no volante para o câmbio automático.

Em janeiro de 2011, chegou a nova versão básica DX, perdia frisos laterais, rodas de liga do LX e o som. A linha 2013 foi levemente reestilizada, com nova grade e para-choques, além de uma barra cromada dianteira nas versões mais caras. Depois veio o Twist, com motor 1.5 e roupa aventureira, faróis de máscara negra, lanternas translúcidas, para-choques exclusivo, rack no teto e moldura nos para-lamas. Na linha 2014, a DX deu lugar à CX, com faróis de máscara negra e lanternas do Twist.

Seja qual for a versão, a compra de um Fit usado costuma ser tranquila e é muito bem aceito no mercado pela ausência de problemas crônicos e aclamado pela robustez e confiabilidade. Basta ter o cuidado de verificar o histórico de manutenções: a elogiável qualidade do pós-venda e garantia quase certa de que todas as revisões foram realizadas. QR

ONDE O BICHO PEGA

CÂMBIO AUTOMÁTICO Não tem histórico de problemas, mas é bom testá-lo com cuidado e verificar se o fluido foi trocado no prazo de 60 000 km ou 48 meses.

MOTOR Como na maioria dos japoneses, o Fit usa tuchos sólidos para acionar as válvulas, exigindo atenção especial. Válvulas com folgas irregulares apresentam ruídos e comprometem o consumo e o desempenho.

ACABAMENTO INTERNO Apesar de bem construído, vale a pena certificar-se de que o revestimento e peças de plástico estão intactos, especialmente a tampa do porta-luvas, difusores de ar, alças de teto e tampão do porta-malas.

SUSPENSÃO Por ser firme e de curso curto, vale a pena conferir o estado de buchas, batentes e amortecedores, que podem estar sem ação e ter vazamentos.

RECALL 1 Nos modelos com chassi não sequenciais 9Z1000001 a 9Z8000001 o airbag do passageiro pode espalhar fragmentos cortantes ao ser acionado.

RECALL 2 São 149 736 unidades produzidas de março de 2011 a dezembro de 2014, que podem indicar volume maior de combustível do que realmente há no tanque, causando o risco de pane seca.

Perfil monovolume com 384 litros de porta-malas

FOTOS: MARCO BEZ

PREÇO MÉDIO DOS USADOS (TABELA FIPE)

MODELO	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DX 1.4 AUTOMÁTICO	–	–	34.806	36.967	–	–
EX 1.4 AUTOMÁTICO	–	–	–	–	–	43.055
LX 1.4 AUTOMÁTICO	31.350	32.661	34.785	37.816	40.378	44.552
LXL 1.4 AUTOMÁTICO	31.451	33.279	35.750	38.378	–	
EX 1.5 AUTOMÁTICO	31.348	33.865	36.117	40.070	43.538	47.616
EXL 1.5 AUTOMÁTICO	33.522	34.691	37.420	41.600	43.965	–
TWIST 1.5 AUTOMÁTICO	–	–	–	–	42.478	45.818

PREÇO DAS PEÇAS

PEÇAS	ORIGINAL	PARALELO
PARA-CHOQUE dianteiro	728,58	450,00
FAROL (cada um)	878,49	657
DISCOS DE FREIO (par)	780	210
PASTILHAS DE FREIO (jogo)	385	90
AMORTECEDORES (quatro)	1.240	1180

A VOZ DO DONO

NOME: Anamaria Prado
IDADE: 50 anos
PROFISSÃO: funcionária pública
CIDADE Campinas (SP)

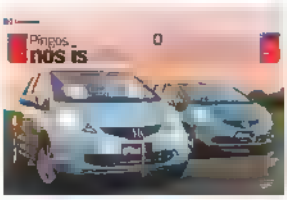
O QUE EU ADORO

"Além de prático e versátil, é gostoso de dirigir, responde muito bem ao acelerador e consome pouco. Não apresentou nenhum defeito em sete anos e o atendimento da rede autorizada é excelente."

O QUE EU ODEIO

"Pelo valor cobrado, o acabamento interno deixa a desejar. Basta pegar uma rua com irregularidades para que os revestimentos e o tampão do porta-malas comecem a produzir vários barulhos."

NÓS DISSEMOS



DEZEMBRO DE 2008 "É uma surpresa ver o novo Fit 1.4 LX subir ladeiras ganhando embalo, em lugares onde o antigo perdia. O câmbio automático de cinco velocidades ajuda nisso, reduzindo marchas sem pudor – duas por vez quando necessário –, com mais agilidade que o antigo CVT, de relações infinitas."

PENSE TAMBÉM EM UM...

NISSAN LIVINA Como o Fit nunca teve um rival direto, uma boa opção para quem busca alguns de seus valores é a Livina. Apesar do acabamento inferior, oferece mais espaço para a família, preço até 20% menor, a boa reputação de confiabilidade dos japoneses e um desempenho atraente tanto na versão 1.6 quanto na 1.8.

CADÊ O PILOTO?

Para obter mais precisão nos testes, a Continental trocou pilotos humanos por robôs em seu gigantesco laboratório

POR ULISSES CAVALCANTE, DE HANNOVER

Próximo à reserva florestal de Lüneburg Heath, ao norte de Hannover (Alemanha), o silêncio toma conta do lugar. Poucos carros circulam por lá. O asfalto impecável é adeado por campos de flores, árvores nativas e algumas residências. Ao final da rua Contistrasse, um discreto pórtico carrega as letras amarelas da Continental, um dos maiores sistemistas da indústria alemã. É a recepção do Contidrom, o famoso campo de provas da marca.

Ao lado, um galpão de 300 metros de comprimento e 30 de largura esconde um laboratório de testes de alta precisão para pneus, freios e suspensão. É o AIBA (Automated Indoor Braking Analyser, algo como Analisador de Frenagem Interno Automático). Em nome da precisão, humanos não assumem o volante tudo é automático. Nem os motores precisam funcionar, já que os veículos são acelerados por um sistema inspirado em montanhas russas. Manobrar também não é necessário, pois os carros são reposicionados por um disco giratório.

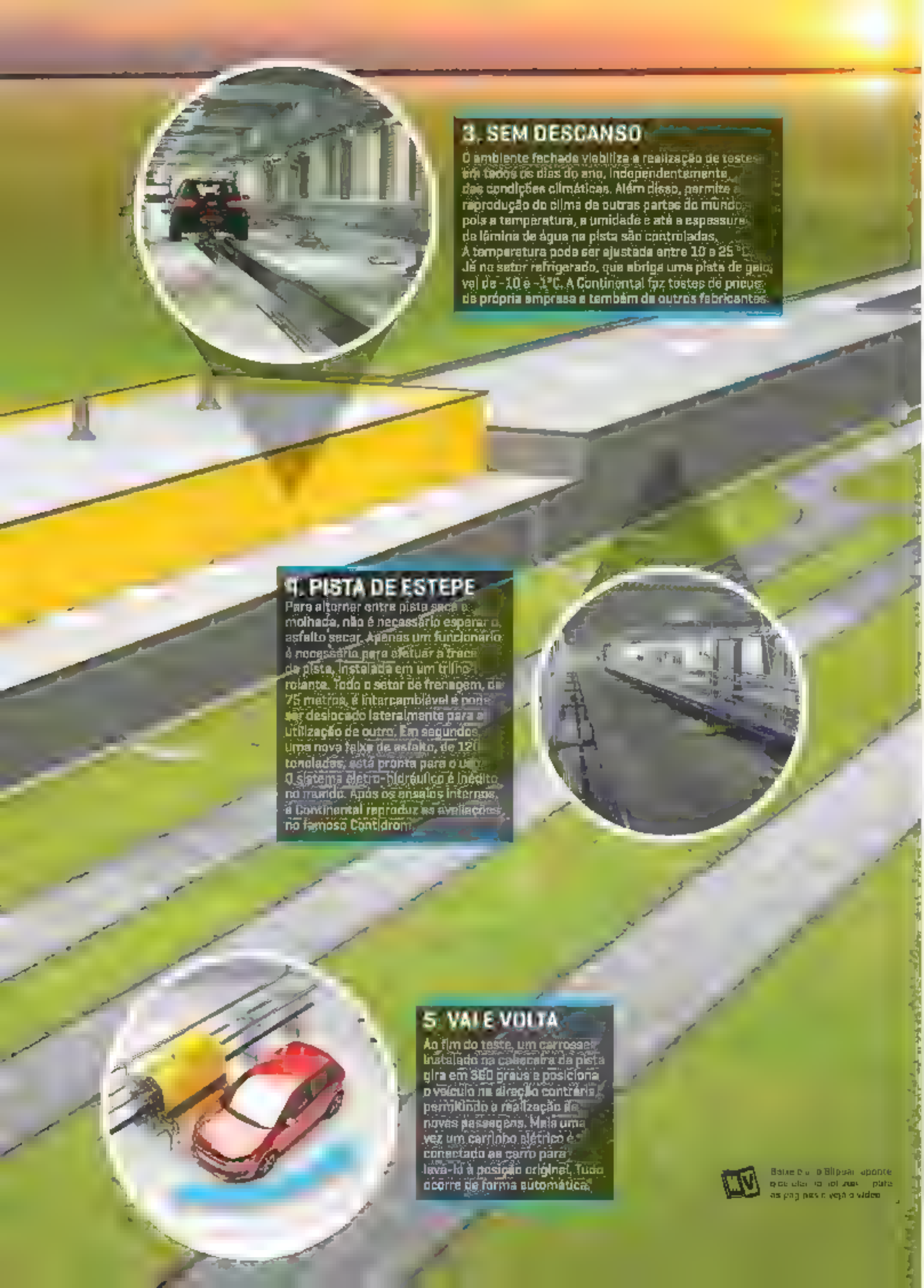
Além de garantir precisão nos resultados, o AIBA permite a realização de testes o ano todo – outros fabricantes fi cam limitados as condições climáticas externas. Cerca de 100.000 avaliações podem ser feitas por ano. Ou mais de dez por hora. 4R

1. ACELERADOR

Uma [illegible] elétrica se encarrega da aceleração dos veículos. O equipamento é conectado ao carro por meio de um braço mecânico, e se desloca em um trilho lateral à pista. Como não havia nada semelhante no mercado, a Continental buscou referências em uma montanha-russa, que também acelera os carrinhos com uma força externa – eles não têm motor próprio. Logo, não é preciso ligar o propulsor do veículo.

2. FRENAGEM À ALEMÃ

Outro robô, preso ao assoalho do automóvel, se encarrega de pressionar o pedal de freio no momento exato. Com precisão, o sistema realiza o mesmo teste quantas vezes forem necessárias, repetindo a velocidade exata, a quantidade de pressão no pedal e respeitando os pontos de frenagem. A pista permite a avaliação de pneus, freios, sistemas de antitravamento (ABS) e de suspensão. Na pista seca, a velocidade máxima é de 120 km/h. No molhado, 60 km/h.



3. SEM DESCANSO

O ambiente fechado viabiliza a realização de testes em todos os dias do ano, independentemente das condições climáticas. Além disso, permite a reprodução do clima de outras partes do mundo, pois a temperatura, a umidade e até a espessura da lâmina de água na pista são controladas. A temperatura pode ser ajustada entre 10 e 25 °C. Já no setor refrigerado, que abriga uma pista de gelo, vai de -10 a -1°C. A Continental faz testes de pneus da própria empresa e também de outros fabricantes.

4. PISTA DE ESTEPE

Para alternar entre pista seca e molhada, não é necessário esperar o asfalto secar. Apenas um funcionário é necessário para efetuar a troca de pista, instalada em um trilho rolante. Todo o setor de frenagem, de 75 metros, é intercambiável e pode ser deslocado lateralmente para a utilização de outro. Em segundos, uma nova faixa de asfalto, de 120 toneladas, está pronta para o uso. O sistema eletro-hidráulico é inédito no mundo. Após os ensaios internos, a Continental reproduz as avaliações no famoso Contidrom.

5. VAI E VOLTA

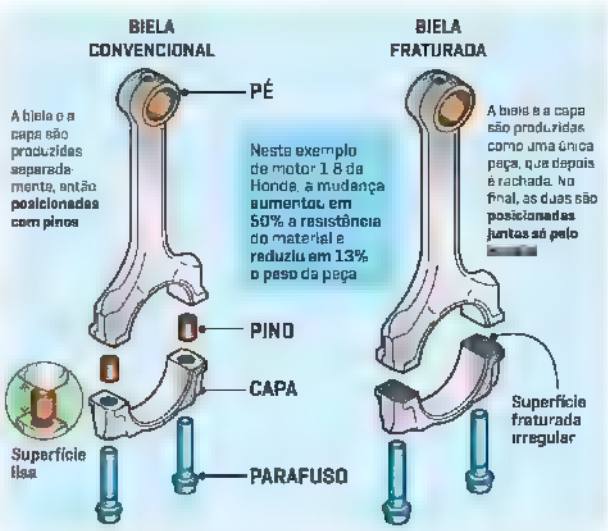
Ao fim do teste, um carrossel instalado na cabeceira da pista gira em 360 graus e posiciona o veículo na direção contrária, permitindo a realização de novas passagens. Mais uma vez um carrinho elétrico é conectado ao carro para levá-lo à posição original. Tudo ocorre de forma automática.

Baixe o ... Blippar, aponte ... para as páginas e veja o vídeo

BOTA PRA QUEBRAR!

O que é uma biela fraturada? - LEANDRO SOUTO SOUZA, SALVADOR (BA)

O consultor automotivo da QUATRO RODAS, Fábio Fukuda, explica que a biela fraturada é forjada numa única peça e depois é separada através da ruptura do material em um ponto predeterminado para se formar o par biela e capa de biela. Daí a razão de ser "fraturada". Na biela tradicional, a peça é forjada em duas partes separadas, que depois recebem dois pinos localizadores para fazer a união. A biela fraturada é superior porque as duas peças voltam a se unir durante o processo de montagem no virabrequim obtendo um encaixe perfeito entre biela e capa, eliminando o uso de pinos, diminuindo sua massa e os ruídos e a vibração do conjunto. Outra vantagem é que, por ser feita numa única peça, ela é mais uniforme e menos propensa a deformações, além da maior rapidez para a sua produção.



Há diferença na durabilidade entre pintura sólida, metálica ou perolizada? - ROBSON LEAL, DIVINÓPOLIS (MG)

No passado até havia, hoje não (antes, a sólida durava menos). A pintura original de um carro, no que se refere ao acabamento, há mais de uma década é feita em duas camadas (e não uma, como antigamente). A primeira dá a cor, seja ela sólida, metálica ou perolizada, e a segunda, o verniz, que confere durabilidade, que é a mesma para os três tipos de pintura. Do ponto de vista de custo, a sólida é a mais barata porque a tecnologia usada nos seus pigmentos é mais simples. A metálica recebe na sua composição flocos de alumínio, que refletem luz para deixá-la mais brilhante. Já a perolizada leva partículas de perola, que provocam aquele efeito de mudança da tonalidade dependendo do ponto de vista do observador.

Após amaciar o motor nos primeiros 1.000 km rodados, deve-se trocar óleo e filtro de óleo devido à limalha produzida pelo atrito das peças? - CESAR NORONHA, BELÉM (PA)

Não é verdade. Motores atuais em geral não precisam de cuidados como esse na fase de amaciamento, que ocorre naturalmente nos primeiros quilômetros de uso, segundo o engenheiro Henrique Pereira da SAE Brasil. O importante é sempre seguir a recomendação do fabricante conforme o manual do proprietário. O projeto e a fabricação de motores evoluiu muito nos últimos anos garantindo, desde a concepção até a produção, as folgas ideais entre os componentes. As usinagens das peças e a montagem final do motor nos dias de hoje são feitas em ambientes controlados, sem a presença de contaminantes como limalhas de meta. Mas isso não impede que algumas marcas indiquem cuidados especiais, como não rebocar ou atingir rotação máxima nos primeiros 1.000 ou 1.500 km

Dois carros com a mesma potência podem ter torques diferentes? E um mais potente pode ter menos torque que outro menos? - NILSON MARTINHO, POR E-MAIL

Sim, as duas situações são possíveis. Isso acontece porque o torque e a potência máximos ocorrem em rotações diferentes do motor. Veja o exemplo dentro da Volkswagen: o Gol 1.6 gera 101 cv a 5.250 rpm e 15,4 mkgf a 2.500 rpm (com gasolina) enquanto o 1.0 turbo do Up! também tem 101 cv (a 5.000 rpm), mas chega a 16,8 mkgf a 1.500 rpm). O torque depende das eficiências volumétrica térmica e mecânica do motor. O torque máximo é atingido na rotação onde se consegue a maior eficiência possível desses três fatores. Já a potência depende da multiplicação do torque pela rotação e geralmente atinge seu pico em giros mais altos. Acima de uma determinada rotação, o torque começa a cair (pois as eficiências diminuem). Assim, para atingir a meta estabelecida pela marca para aquele projeto, cada fabricante trabalha os elementos do motor (filtros, escapamentos, comandos de válvulas, comprimento dos dois coletores, atritos internos, entre outras variáveis) até chegar ao seu objetivo. Em um mesmo motor, é possível alcançar potências iguais e torques totalmente diferentes ou vice e versa. Dependendo sua aplicação, o fabricante pode privilegiar o torque (no caso de o motor ser instalado numa picape) ou a potência (se for um automóvel com apelo esportivo)

Potências iguais, torques diferentes

SERVIÇO DE GUARDA-COSTAS

Você costuma sentir dores na coluna quando dirige? A solução para seu problema pode estar nos apoios lombares para o banco do carro POR FERNANDO GARCIA | FOTO JOÃO BUNY

Ideal para quem sofre de dores na coluna, os apoios lombares são recomendados para quem passa muito tempo sentado, como os motoristas de táxi. Além de práticos, eles não chegam a custar R$ 90. Mas será que funcionam mesmo? Para descobrir, escolhemos as três principais marcas e convidamos o fisioterapeuta Herico Gomes para fazer sua avaliação. "Os três realmente chegam a ajudar, mas acrescentaria alças para prendê-lo ao banco traseiro, se outro passageiro quiser utilizar também", recomenda o especialista.

ESPECIALISTA

Nome: Herico Gomes
Profissão: fisioterapeuta
Experiência: há mais de 15 anos assessorando pilotos de automobilismo, costuma orientar seus pacientes e como dirigir corretamente

1 BEM BOM

PREÇO
R$ 22
bembom88.com.br

ESPECIALISTA
Nota 8,0

"Tem ótima flexibilidade e preenche toda a região lombar, graças à boa altura (37 cm x 39 cm), oferecendo muito conforto ao usuário. Ele é vazado, o que facilita na ventilação em dias mais quentes. Só não ganhou nota maior devido à ausência da regulagem vertical, que poderia ser fixada nas barras do encosto de cabeça, muito útil para usar no banco traseiro."
Pró: boa altura
Contra: sem regulagem vertical

2 QUIRO PRO

PREÇO
R$ 84
quiropro.com.br

ESPECIALISTA
Nota 6,0

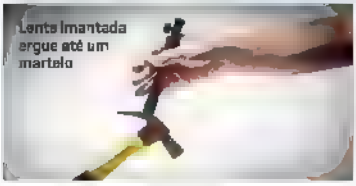
"Apesar de menor na altura (21 cm), tem uma espuma de boa densidade. Assim, ele consegue moldar bem o corpo, favorecendo toda a extensão lombar. Porém, merecia uma regulagem vertical, não só para poder ser utilizado no banco traseiro, mas principalmente pela dificuldade de regulá-lo: ele vai caindo até ficar na região da nádega, dobrando a coluna."
Pró: boa largura
Contra: fixação apenas no encosto

3 BLACK BULL

PREÇO
R$ 39
daler.com.br

ESPECIALISTA
Nota 5,0

"Ele é muito parecido com o produto da Bem Bom (mede 39 cm x 39 cm), mas tem as suas diferenças. O tecido vazado é bom para dias quentes, mas quando você encosta, percebe logo de cara que não traz a mesma firmeza, apesar de também ser confortável. Eu tiraria aquela placa central de borracha, que não traz nenhum benefício, e colocaria uma regulagem vertical."
Pró: boa altura
Contra: tecido pouco firme



CRISE DO APAGÃO

A lanterna telescópica da Tramontina é sensacional para usar em emergências com o carro. Mas reze para ela não dar problema TEXTO FERNANDO GARCIA FOTO XICO BUNY

Sabe quando você acha um produto que depois de experimentar quer comprá-lo a qualquer custo? Pois foi mais ou menos a sensação que ficou ao conhecermos a lanterna telescópica da Tramontina.

Veja suas qualidades: apesar de compacta (17 cm), alcança 55 cm quando a haste telescópica é esticada, tem um ímã na base e outros dois no corpo, que permitem colocá-la de pé ou na horizontal em qualquer parte da carroceria, traz uma ponta flexível para se esgueirar nos cantos mais escondidos, há outro ímã na ponta iluminada só para pegar peças metálicas em áreas de difícil acesso.

Numa troca de pneu simulada em local mal iluminado, jogamos um dos parafusos da roda sob o veículo para testar o alcance da haste com o ímã na ponta. Foi fácil localizá-lo com a ajuda dos três leds da lanterna, que iluminam distâncias maiores a 1,5 metro. Encontrado o parafuso, bastou encostar nele com a lente imantada e resgatá-lo. Aliás, esse ímã é tão poderoso que prende até um martelo. E a extremidade flexível também surpreendeu ao se manter firme mesmo com todo esse peso na ponta.

Pena que os ímãs de fixação (dois no corpo, um no pé) não têm pintura ou camada plástica para proteger a pintura do carro. É preciso muito cuidado para achar a área para prender a lanterna sem riscar a lataria.

Já na simulação do capô aberto, percorremos todos os cantos do motor para avaliar seu poder de alcance. Graças aos 2 cm de diâmetro da lente ela entra fácil em qualquer fresta, algo impossível numa lanterna comum.

Mas ela apresenta dois pontos negativos. Comecemos pelo preço: custa R$ 91,90 nas grandes lojas virtuais, mas no Mercado Livre é vendida a até R$ 150. Achamos em centros de artigos chineses uma réplica por apenas R$ 20 – é verdade que os ímãs não eram tão poderosos e a ponta articulada parecia bem mais frágil.

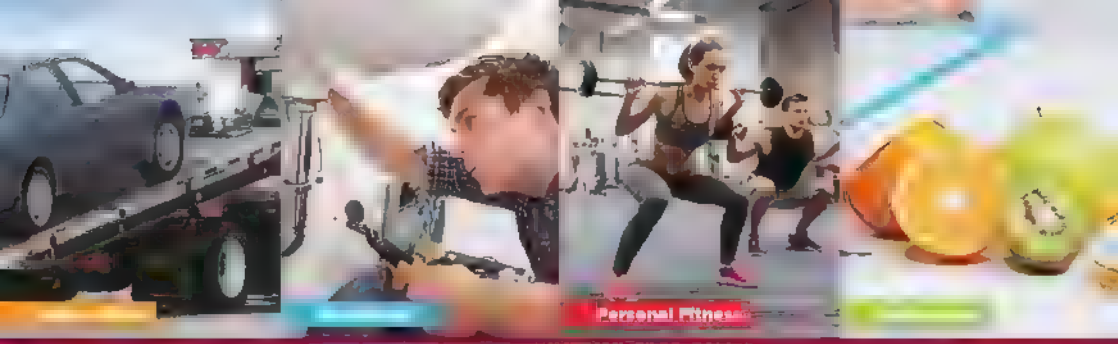
O pior, porém, é o controle de qualidade: as duas unidades que compramos deram defeito. A primeira nem ligou, a segunda apagou de repente, mesmo após a troca das pilhas. Consultada, a Tramontina diz que problemas podem surgir devido a pilhas gastas ou "oxidação das conexões internas, pois a lanterna fica muito tempo com as pilhas montadas no centro logístico e no estoque dos distribuidores" e que sempre faz a troca ou o reembolso do valor pago. OK

AVALIAÇÃO

LANTERNA TELESCÓPICA TRAMONTINA
Nota 6

A lanterna telescópica com cabeça flexível da Tramontina seria uma ferramenta perfeita se não parasse de funcionar

Preço médio: R$ 91,90
Compre: tramontinapro.com.br



CHEGOU ABRIL MULTIASSISTÊNCIA

ASSISTÊNCIA PARA VOCÊ, SUA CASA, SEU CARRO OU MOTO.

Abril Multiassistência é resultado da parceria **Abril** e **Tempo Assist** e garante atendimento ágil e eficiente, 24 horas por dia.

Para contratar o **Abril Multiassistência** basta usar seu CPF. A cobertura vale para todo Brasil mesmo que a pane ocorra em um carro no qual você esteja de carona.

Só R$14,90 mês

Auto e Moto
Autossocorro após pane, reboque, chaveiro, troca de pneu e pane seca.

Residência
Serviços de chaveiro, mão de obra hidráulica e elétrica.

Personal Fitness
Um profissional à sua disposição por telefone para criar treinos e orientar práticas de exercícios físicos.

Nutricional
Profissionais de nutrição disponíveis por telefone para dar dicas de alimentação.

Contrate agora
Acesse **www.abrilmultiassistencia.com.br**
Ligue **0800 775 2955** Grande São Paulo **3347-2155**
De 2ª a 6ª das 8h às 22h

PARCERIA:
tempo

Abril MULTIASSISTÊNCIA

Renato: mais de 30 reclamações no SAC da Honda

RUÍDO NA COMUNICAÇÃO

Os barulhos na suspensão do HR-V são tão conhecidos que a Honda até enviou para sua rede um boletim técnico ensinando a reparar o problema POR WALDEZ CARMO AMORIM

A maior dificuldade de reclamar de barulhos num automóvel é que se trata de uma questão muito subjetiva. O que para o proprietário é irritante, para o atendente da oficina pode ser imperceptível. Só que no caso dos ruídos do HR-V não há conversa: eles são tão evidentes que a própria Honda já emitiu um boletim técnico para sua rede autorizada ensinando a identificá-lo e repará-lo.

O documento "Ruído na Suspensão Dianteira (bucha) – Diagnóstico e Reparo", código 008-16, foi enviado às concessionárias em 13 de setembro de 2016. O texto pede a colocação de um anel de borracha na bucha e até explica como ocorre o defeito: "Trata-se de um leve ruído do tipo 'poc, poc' perceptível em algumas situações em que o veículo esteja trafegando em baixa velocidade (10 - 20 km/h), a temperatura esteja acima dos 27°C e não esteja chovendo."

É exatamente esse o problema relatado pelo projetista Renato Marques de Souza, de Osasco (SP), dono de um HR-V 2016. "Já reclamei para o SAC da Honda mais de 30 vezes por causa desse defeito. O ruído 'toc, toc' é constante e irritante. O gerente da oficina conseguiu escutar e informou que é preciso fazer uma adequação nas buchas das bandejas dianteiras. Mas eles não conseguem a peça e o pior é que o setor técnico da Honda disse que o veículo está dentro dos padrões de fábrica", conta Renato.

Entre os mais de 15 casos que encontramos, está também o do arquiteto Rodrigo Ely, de São Paulo (SP), que percebeu o barulho com menos de 100 km de uso, quando rodava abaixo dos 50 km/h. "A concessionária trocou dois amortecedores dianteiros e as buchas das bandejas, que seriam macias demais", afirma o proprietário de um HR-V 2016.

Consultada, a Honda diz que embora os casos apurados pela reportagem apresentem sintomas similares, não se trata do mesmo problema. "Em cada caso relatado, uma solução específica foi efetuada para atender as necessidades do cliente." OK

O POVO RECLAMA

"O ruído, toc, toc, é constante e irritante, aparece em velocidades mais baixas." **Renato Marques de Souza, projetista de Osasco (SP)**

"Os barulhos na suspensão apareceram depois dos 1.000 km. A concessionária pediu para a fábrica autorização para trocar as bandejas da suspensão." **Jeison Dias Junior, representante comercial, Guarulhos (SP)**

"Na tentativa de solucionar o ruído, trocaram em garantia o par de amortecedores do meu HR-V." **Gustavo Rocha, jornalista, São Vicente (SP)**

ISSO QUE É LÍDER!

Alguns modelos vendem tanto, que emplacam mais do que seus concorrentes juntos

POR GUILHERME FONTANA

Faz tempo que o mercado brasileiro não era tão disputado. No segmento dos SUVs, HR-V e Renegade disputam a liderança mês a mês, assim como Focus e Golf entre os hatches médios. Porém, alguns modelos se destacam tanto a ponto de alcançarem, sozinhos, a soma de dois ou mais concorrentes.

O primeiro e maior exemplo disso está entre os sedãs médios. O Corolla emplacou 64.738 unidades em 2016, mais do que oito dos seus concorrentes juntos (Civic, Cruze, Jetta, Sentra, Focus Sedan, Fluence, C4 Lounge e Lancer). Somados, eles registraram 64.460 exemplares. O Civic, segundo colocado do segmento, chegou a 20.857 unidades, ou só 32% das vendas do Corolla.

No grupo das minivans quem manda soberana é a Spin, com 22.982 unidades no acumulado do ano. Juntos, Dobló, Idea, AirCross e J6 fecharam apenas com 16.754.

A Fiat Strada também leva a concorrência na caçamba. Foram 59.443 veículos em 2016, contra 33.950 da Saveiro e 14.769 da Montana – ou 48.719 no total. Daria para incluir ainda a Duster Oroch. Com seus 14.245 exemplares no ano, a soma subiria para 62.964.

Entre os sedãs compactos, a supremacia é do Prisma, que liderou o ano com folga: 66.337. É muito mais que HB20S (48.023) e Siena (33.478) – e ainda vale lembrar que os números do Fiat contemplam de fato dois modelos bem diferentes. El e Grand

QUEM SAI

FIAT BRAVO (FOTO): foram apenas seis anos de mercado – ele chegou no final de 2010. Porém, a estreia tarde (na Europa, ele surgiu em 2007), a queda do segmento e a força dos rivais nunca deixaram o hatch aparecer. Em 2016, por exemplo, foram 1.568 unidades emplacadas, contra 6.766 do Focus.

FIAT IDEA: lançada em 2005, a minivan ganhou o atual visual em 2010, sendo o primeiro nacional equipado com lanternas de leds de série. Saiu de linha pelos baixos números de vendas e pela defasagem visual e tecnológica.

FIAT FREEMONT (FOTO): apesar do design idêntico, o irmão gêmeo do Dodge Journey sempre pareceu deslocado na linha Fiat e não cativou o público em seus quatro anos de vida.

FIAT LINEA: o porte pequeno e a imagem desgastada da marca no segmento dos sedãs médios após Marea e Tempra impediram o sucesso do Linea no país. Após nove anos, vendeu 1.448 carros em 2016, contra 64.738 do Corolla e 20.857 do Civic.

FIAT PALIO FIRE: ele era praticamente o mesmo carro de 1984 com algumas plásticas na trajetória. Em meados de 2016, a versão de entrada passou a ser vendida apenas sob encomenda, indicando a aposentadoria próxima.

RENAULT CLIO (FOTO): depois de 20 anos sem grandes alterações visuais, o compacto saiu da linha para abrir espaço para o inédito Kwid, que chega ao Brasil nos próximos meses.

ETIOS 2018

O compacto da Toyota começou o ano de 2017 de cara nova. Já na linha 2018, toda a gama do Etios adotou o mesmo visual da versão mais cara, Platinum, com para-choques de aspecto mais esportivo. Outra mudança ocorreu no posicionamento das configurações, que partem de R$ 45.990 no hatch e R$ 50.690 no sedã. Agora, as versões XLS e Cross não são mais oferecidas com câmbio manual, pelo sucesso da transmissão automática de quatro marchas, que representa 60% das vendas de toda a linha Etios. Os motores são os mesmos 1.3 de 98,88 cv e 1.5 de 107,102.

RANKING DEZEMBRO

COLOCAÇÃO	UNIDADES	VARIAÇÃO
1 CHEVROLET ONIX	18.432	
2 HYUNDAI HB20	12.234	=
3 FORD KA	7.421	=
4 VW GOL	7.330	+3
5 CHEVROLET PRISMA	6.811	=
6 RENAULT SANDERO	6.359	-2
7 FIAT PALIO	6.272	-1
8 TOYOTA COROLLA	6.015	+1
9 FIAT TORO	5.288	+2
10 FIAT STRADA	4.975	-2
11 HYUNDAI HB20S	4.666	-1
12 FIAT MOBI	4.555	+1
13 HONDA HR-V	4.325	+1
14 JEEP RENEGADE	3.998	+2
15 VW VOYAGE	3.971	+16
16 VW FOX/CROSSFOX	3.883	+20
17 JEEP COMPASS	3.708	+6
18 TOYOTA HILUX	3.672	+1
19 TOYOTA ETIOS	3.655	-2
20 VW JPI	3.350	-5
21 HONDA FIT	3.240	+1
22 HONDA CIVIC	2.921	+2
23 TOYOTA ETIOS SEDÃ	2.792	+6
24 CHEVROLET S10	2.707	-8
25 FIAT JNO	2.698	-13

+2 Posições em relação ao mês anterior
-2 Posições em relação ao mês anterior
= Mesma posição em relação ao mês anterior
* Primeira vez a aparecer no ranking

Pesquisa: Fenabrave

153.371

foi o número de Onix emplacados em 2016. Com isso, o hatch fechou como o carro mais vendido no país pelo segundo ano consecutivo. Em segundo lugar ficou o Hyundai HB20, com 121.616, e em terceiro, o Ford Ka, com 76.615. O quarto colocado foi o Chevrolet Prisma, com 66.337 exemplares.

70

Carros foram emplacados em 2016 de acordo com a Fenabrave. O modelo é um dos curiosos casos de fora de linha que aparecem nas tabelas da entidade. Há a linda Polo sedã e VW Quantum, ambos com três unidades, além da Toyota Fielder e Chevrolet Caravan, cada um com um exemplar emplacado no ano.

QUEM ENTRA

JAGUAR F-TYPE SVR (FOTO): apenas cinco unidades da versão topo de linha estão à venda no Brasil por R$ 883.112 cada. A grande novidade está no motor V8 5.0 de 575 cv e 71,3 mkgf. A configuração vendida é sempre a cupê com tração integral.

RECALL

JEEP WRANGLER (FOTO): 16 unidades fabricadas em 2015 podem ter avarias em sensores que impedem a abertura dos airbags e o pré-tensionamento dos cintos de segurança em colisões. 0800 703 7150.

SUBARU FORESTER: unidades feitas entre 2011 e 2012 apresentam avaria na bomba de injeção, causando risco de superaquecer e pegar fogo. 0800 770 2011.

ENTENDA NOSSA TABELA

TABELA Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para a região Sudeste **PREÇO REAL** Média do preço praticado pela concessionária divulgada pela Agência Automotiva em 11 de janeiro. **DESV** Desvalorização do modelo nos primeiros anos **AR** Ar-condicionado **DIR** Direção hidráulica ou elétrica **VID** Vidros elétricos **RE** Sensor de estacionamento traseiro **AUT** Câmbio automático **ESP** Controle de estabilidade **MUL** Central multimídia. ▪ Item de série. ○ Item opcional. • Item não disponível. Entre (parênteses) encontra-se o país de fabricação do carro.

AGRALE — 35 CONCESSIONÁRIAS — [54] 3236-8800

MARRUA 2.8 DIESEL 4x4 200 CV	179 800				▪		▪					
MARRUA 2.8 DIESEL 4x4 200 CV	197 950				▪		▪					

ASTON MARTIN — 1 CONCESSIONÁRIA — [11] 3018-5850

VANTAGE V8	845 000											
DB9 COUPÉ 5.9 V12	900 000											
RAPIDE V12 (2p)	980 000	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
VIRAGE COUPE 5.9 V12	1 070 000											
VANQUISH V12 6.0	1 650 000											
DB9 COUPÉ 5.9 V12	1 980 000	•		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

AUDI — 50 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7772834

A1 ATTRACTION 1.4 TFSI	108 990						○					
A1 AMBITION 1.6 TFSI	124 990						○					
A3 1.4 TFSI SEDAN ATTRACTION	145 990											
A3 2.0 TFSI SEDAN AMBITION	147 990						○					
A3 1.4 TFSI SPORTBACK	139 990											
A3 1.8 TFSI	152 990											
A3 2.0 CABRIOLET AMBITION	181 990											
A3 2.0 TFSI QUATTRO	198 990											
A3 2.0 TFSI SEDAN	142 990											
A4 2.0 TFSI ATTRACTION	158 990						○					
A4 2.0 AMBITION	194 990											
A4 2.0 AVANT	187 990											
RS 3 2.5 SPORTBACK	290 990											
RS 6 4.0 AVANT	396 990											
R8 5.2 V10 PERFORMANCE	799 990	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
A5 2.0 SPORTBACK	234 990											
A5 2.0 CABRIOLET	265 990	-			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
A5 3.2 V6 COUPE	234 990											
A6 SEDAN TFSI 2.0	268 990											
A7 SPORTBACK 2.8	335 990											
A8 4.2 TDI 32V	558 990											
A8 L 3.0 V6 TURBO	511 990											
RS 5.2 V10 FSI	850 990											
Q3 1.4 ATTRACTION	148 990											
Q3 2.0 ATTRACTION	155 990											
Q5 2.0 TFSI	231 990											
Q5 3.0	319 990											
Q7 3.0 V6 TFSI AMBITION	298 990											
TT COUPE 2.0 ATTRACTION	225 990											
TTS COUPE 2.0	298 990											

BENTLEY — 1 CONCESSIONÁRIA — [11] 3066-8088

FLYING SPUR 6.0 W12	1 549 900											
CONTINENTAL GT 6.0	1 414 900											
CONTINENTAL GTC 6.0	1 595 900											
CONTINENTAL GT 4.0 V8	1 132 900											
CONTINENTAL GT 4.0 V8	1 386 900											

BMW — 50 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7073576

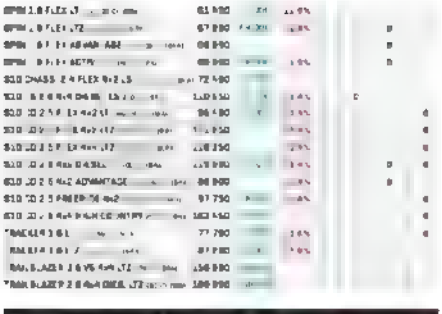
120i SPORT ACT. FLEX	157 950											
125i M SPORT ACT. FLEX	198 950											
140i M SPORT ACT. FLEX	267 950											
320i ACTIVE FLEX (2p)	183 950											
320i SPORT GP ACTIVE FLEX	204 950											
328i SPORT	208 950											
328i GRAN TURISMO SPORT	194 950											
428i CABRIO SPORT	278 950											
428i GRAN COUPÉ M SPORT	278 950											
650i GRAN COUPÉ (2p)	276 950	277 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
528i M SPORT	270 950											
730i	295 000											
760i V12	799 950	730 950		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
M2	379 950											
M6 CONVERSÍVEL	487 950	439 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
M6	458 950											
X1 SDRIVE 20i	186 950											
X1 XDRIVE 20i	225 950											
X4 XDRIVE 28i M SPORT	298 950											
X5 SDRIVE 30d	289 950											
X5 XDRIVE 35i	384 950											
X5 M 50d	508 950											
X6 XDRIVE 35i	417 950											
X6 M	647 950											
Z4 SDRIVE 28i	267 950	249 000										

CHERY — 105 CONCESSIONÁRIAS — [11] 4602-7280

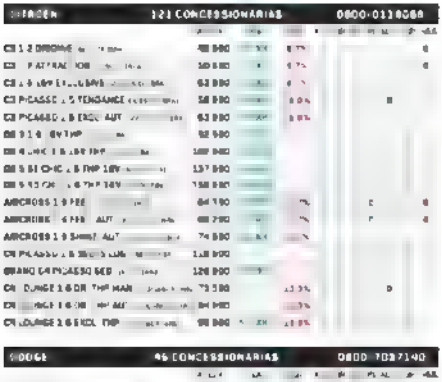
CELER 1.5 MATIC	36 900						▪					
CELER 1.5 SEDÃ	37 990						▪					
QQ 1.0	32 900	31 200										
TIGGO 2.0 MANUAL	55 390									▪		
TIGGO 2.0 AUTOMÁTICO	59 990	54 000	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

CHEVROLET — 508 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7024200

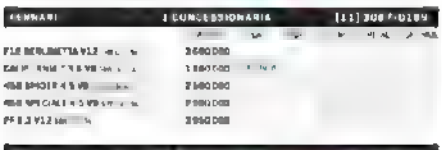
CAMARO CUPÉ 6.2 V8	205 000											
CAMARO CABRIOLET 6.2 V8	238 000											
CAPTIVA ECOTEC 2.4	103 990											
COBALT 1.8 LTZ	62 190									▪		
COBALT 1.8 ELITE	64 990											
CRUZE 1.4 TURBO LT	91 790											
CRUZE 1.4 TURBO LT	103 290				✓							
CRUZE SPORT6 1.4 TURBO LT	89 990											
CRUZE SPORT6 1.4	81 190											
MONTANA 1.4 FLEX LS	49 190						▪					
MONTANA 1.4 FLEX SPORT	53 150											
ONIX 1.0 FLEX JOY	38 990						▪					
ONIX 1.0 FLEX LT	49 990											▪
ONIX 1.4 FLEX LTZ	54 190									▪		
ONIX 1.4 FLEX ACTIV	57 190									▪		
PRISMA 1.0 FLEX JOY	42 990											▪
PRISMA 1.0 FLEX LT	45 190											▪
PRISMA 1.4 FLEX LS	53 990											▪
PRISMA 1.4 FLEX LTZ	58 190									▪		
PRISMA 1.4 FLEX LTZ AUT.	64 190	59 990										
SPIN 1.8 FLEX	67 990											



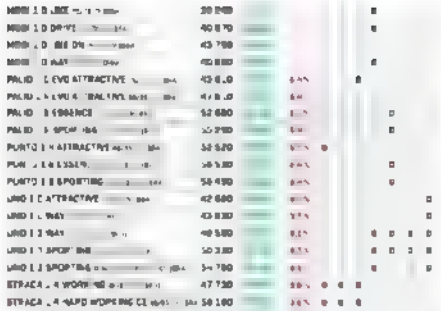
CHRYSLER	46 CONCESSIONÁRIAS	0800-7097130



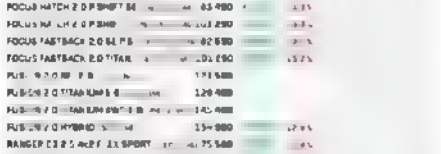
CITROËN	121 CONCESSIONÁRIAS	0800-0110068



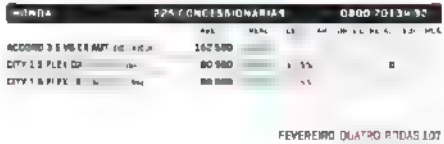
HONDA	46 CONCESSIONÁRIAS	0800-7071400



FORD	399 CONCESSIONÁRIAS	0800-7033673



HYUNDAI	224 CONCESSIONÁRIAS	0800-7013492



CITY 1.5 FLEX EX	75 700	[illegible]	[illegible]	
CITY 1.5 FLEX EXL	81 400	[illegible]	[illegible]	
CIVIC 2.0 FLEX SPORT	87 800	[illegible]	2,9%	■
CIVIC 2.0 FLEX SPORT CVT	[illegible]	[illegible]	[illegible]	■
CIVIC 2.0 FLEX EX	98 400	[illegible]	2,9%	
CIVIC 2.0 FLEX EXL	105 800	[illegible]	[illegible]	
CIVIC 1.5 TOURING	124 900	[illegible]	[illegible]	
CIVIC 2.0 Si	132 100	[illegible]	[illegible]	
CR-V 2.0 FLEX 4x4 EX	140 000	[illegible]	0%	
FIT 1.5 FLEX DX MEC	57 700	[illegible]	[illegible]	■
FIT 1.5 FLEX LX MEC	[illegible]	[illegible]	[illegible]	■
FIT 1.5 FLEX EX	73 800	[illegible]	[illegible]	
FIT 1.5 FLEX EXL	78 800	[illegible]	[illegible]	
HR-V 1.8 FLEX LX MEC	79 800	[illegible]		■
HR-V 1.8 FLEX LX	88 800	[illegible]		■
HR-V 1.8 FLEX EX	98 800	[illegible]		
HR-V 1.8 FLEX EXL	101 400	[illegible]		

HYUNDAI	298 CONCESSIONÁRIAS	0800-559545		
AZERA 3.0	187 990	[illegible]	22,0%	
CRETA 1.6 AT	78 990	[illegible]		■
CRETA 1.6 PULSE	86 290	[illegible]		
CRETA 2.0 PULSE	92 490	[illegible]		
CRETA 2.0 PRESTIGE	99 490	[illegible]		
ELANTRA 2.0	94 990	[illegible]		■
ELANTRA 2.0 TOP	114 990			
HB20 1.0 12V COMFORT	48 500	[illegible]	0,0%	■
HB20 1.0 12V OCEAN	49 750	[illegible]		■
HB20 1.0 12V TURBO	49 630	[illegible]		■
HB20 1.6 16V	56 590	[illegible]	0,0%	
HB20 1.6 16V PREMIUM	63 630	[illegible]	0,0%	■
HB20 R SPEC 1.6 16V	61 330	[illegible]		
HB20S 1.0 12V COMFORT	50 065	[illegible]	[illegible]	
HB20S 1.0 12V TURBO	54 065	[illegible]		
HB20S 1.6 16V COMFORT	58 815	[illegible]	[illegible]	■
HB20X 1.6 16V PREMIUM	67 985	[illegible]	[illegible]	■
HB20X 1.6 16V STYLE	58 845	[illegible]	0,0%	■
HB20X 1.6 16V PREMIUM	68 735	[illegible]	0,0%	
IX35 2.0 FLEX AUT	98 990	[illegible]	[illegible]	
i30 1.8	85 990	[illegible]	[illegible]	
SANTA FE 3.3 V6	170 990	[illegible]	[illegible]	
SANTA FE 3.3 V6	182 990	[illegible]	[illegible]	
GRAND SANTA FE 3.3 V6	198 990	[illegible]		
TUCSON GLS 2.0 16V AUT	89 990	[illegible]	[illegible]	
NEW TUCSON 1.6 16V AUT	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

JAC	41 CONCESSIONÁRIAS	0800-5228888		
J2 1.4	38 990	[illegible]	[illegible]	
J3 1.5 FLEX HATCH	39 990	[illegible]		
J3 S 1.5 FLEX SEDAN	41 990	[illegible]		
J5	54 990	[illegible]	[illegible]	
J6 2.0	60 990	[illegible]	[illegible]	
T5 1.5	69 990			■
T5 1.5 CVT	69 990			
T6 2.0	79 990			■

JAGUAR	35 CONCESSIONÁRIAS	(11) 3061-1322		
F-TYPE 3.0 V6 TURBO	447 810	[illegible]		
F-TYPE S	[illegible]	[illegible]		
F-TYPE S CONVERSÍVEL	528 782	[illegible]		
F-TYPE R COUPÉ V8	752 844	752 700		
F-PACE PRESTIGE	388 700	[illegible]		
F-PACE S	408 300	[illegible]		
XE PURE 2.0	181 540	[illegible]		
XF PRESTIGE 2.0 16V	268 220	[illegible]		
XJ 3.0	383 820	[illegible]		

XFR 5.0 V8	450 500	[illegible]		
XJ SUPERSPORTS SPORT 5.0 V8	511 200			

JEEP	190 CONCESSIONÁRIAS	0800-7037150		
COMPASS SPORT 2.0	102 990	[illegible]		
COMPASS LONGITUDE 2.0	108 590	[illegible]		
COMPASS LONGITUDE 2.0	134 990	[illegible]		
COMPASS TRAILHAWK 2.0	[illegible]	[illegible]		
CHEROKEE 3.2 V6 LIMITED	184 900	[illegible]		
GRAND CHEROKEE LAREDO V6	184 900	[illegible]	8,0%	
GRAND CHEROKEE LIMITED V6	229 900	[illegible]	10,0%	
G. CHEROKEE LIMITED DIESEL	266 500	[illegible]	10,0%	
RENEGADE 1.8 FLEX	72 590	[illegible]		■
RENEGADE SPORT 1.8	79 490	[illegible]		■
RENEGADE SPORT 2.0 DIESEL	116 990	[illegible]		
RENEGADE LONGITUDE 1.8	89 490	[illegible]		
RENEGADE LIMITED 1.8	97 990	NÃO HÁ		
RENEGADE LONG. 4x4 DIESEL	123 490	[illegible]		
RENEGADE TRAILHAWK 4x4 DL	136 990	[illegible]		
WRANGLER SPORT V6	184 900	[illegible]		

KIA	130 CONCESSIONÁRIAS	0800-7711011		
CADENZA 3.5 V6	134 900	[illegible]	22,0%	
CERATO 1.6 16V	79 990	[illegible]	[illegible]	
GRAND CARNIVAL	244 900			
MOHAVE 4X4 3.0 V6	249 900		[illegible]	
OPTIMA EX 2.4 16V AUT	109 900	[illegible]		
PICANTO 1.0 FLEX MEC	40 490	[illegible]		■
PICANTO 1.0 FLEX AUT	51 990			
SORENTO 3.3 V6 4x2	139 990	[illegible]		
SOUL 1.6 16V FLEX	69 990	[illegible]	[illegible]	
SPORTAGE 2.0 16V FLEX	119 990	[illegible]	[illegible]	

LAMBORGHINI	1 CONCESSIONÁRIA	(11) 3061-0000		
HURACÁN 5.2 V10	2 400 000			
AVENTADOR LP 700-4	3 900 000			

LAND ROVER	35 CONCESSIONÁRIAS	0800-122733		
DISCOVERY 3.0 TD V6	326 820	[illegible]	[illegible]	
DISCOVERY 3.0 V6 HSE	374 670	[illegible]	[illegible]	
DISCOVERY SPORT SE 2.0	203 100	[illegible]	[illegible]	
DISCOVERY SPORT SE DIESEL	229 [illegible]	[illegible]		
RANGE R. EVOQUE 2.0	203 100	[illegible]		
R. ROVER EVOQUE 2.0 SI4 CVE	217 500	[illegible]		
R. ROVER EVOQUE SE DIESEL	229 900	[illegible]		
R. ROVER SPORT 3.0 V6	383 700	[illegible]		
R. ROVER SPORT HSE 3.0 TD V6	448 800	[illegible]		
R. ROVER SPORT HST 3.0 TD V6	482 287	[illegible]		
R. ROVER SPORT 5.0 V8	702 300	[illegible]		
R. ROVER SPORT HSE 5.0 V8	532 200	[illegible]		
R. ROVER VOGUE 4.4 V8 DIESEL	650 730	[illegible]		
R. ROVER SV AUTOBIOGR. 5.0 V8	[illegible]	[illegible]		

LIFAN	42 CONCESSIONÁRIAS	(11) 4079-0763		
530 1.5	41 990	[illegible]		
530 TALENT 1.8 16V	56 990		10,0%	
X60 VIP 1.8 16V	63 990		10,0%	

LEXUS	9 CONCESSIONÁRIA	0800-7030286		
CT 200H 1.8 HÍBRIDO	134 000	[illegible]		
ES 350 3.5 V6 AUT	279 000	[illegible]		
NX 200T 2.0 TURBO LUXURY	218 200	[illegible]		
RX 350 3.5 V6 AUT	357 000	[illegible]		

M 350 3.0 V6 SPORT AUT.	352 900												
LS 460L 4.6 V8 AUT.	945 000												

MASERATI — 1 CONCESSIONÁRIA — (11) 3088 / 8138

GRANTURISMO S	860 000												
GRANTURISMO S SPORT	860 000												
LEVANTE SPORT 3.0	440 000												
QUATTROPORTE S V8	1 050 000												

MERCEDES-BENZ — 56 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7772534

A 200	136 900												
A 250 2.0 TURBO	194 900												
A 250 TURBO SPORT	183 900												
C 180	148 900												
C 180 AVANTGARDE	186 900												
C 200 AVANTGARDE	188 900												
C 250 TURBO SPORT	225 900												
C 250 COUPÉ	258 900												
C 63 AMG 4MATIC	387 900												
C 63 AMG S COUPÉ	432 900												
C 450 AMG	343 900												
CLA 200	194 900												
CLA 200 URBAN	158 900												
CLA 45 AMG	330 900												
CLA 45 AMG S 4MATIC	663 900												
E 250	304 900												
GLA 200 ADVANCE	158 900												
GLC 250 2.0 TURBO	229 900												
GLC 350D 4MATIC	406 900												
GLE COUPÉ 400 COUPÉ	459 900												
S 500 4.7 V8 BITURBO	881 900												
S 63 AMG 5.5 V8 BI-TURBO	1 030 900												
AMG S 63 3.0 V6	841 900												
AMG GT 4.0 V8	780 900												

MINI — 28 CONCESSIONÁRIAS — 0800 7073578

CLUBMAN 2.0 TURBO	179 950												
COOPER S EXCLUSIVE	134 950												
COOPER S TOP	141 950												
COOPER S 5 PORTAS	122 950												
COOPER S 5 TOP 5 PORTAS	149 950												
COOPER S COUPÉ	130 950	128 400											
COUPÉ JCW	184 950												
COOPER S COUNTRYMAN ALL4	148 950												

MITSUBISHI — 170 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7070484

ASX 2.0 OUTDOOR 4X4	102 990										D		
ASX 2.0 OUTDOOR 4X2	107 990												
ASX 2.0 AWD AUT.	104 990												
ASX 2.0 AWD	110 990												
ASX 2.0	97 990												
LANCER SEDÃ 2.0 MANUAL	65 190	70 000									D		
LANCER SEDÃ 2.0 HL AUT.	71 190	74 000											
LANCER SEDÃ 2.0 GT	80 190												
L200 TRITON HLS 2.4	91 990												
L200 TRITON HLS 2.4	114 990												
L200 TRITON HPE 2.4	164 990												
L200 TRITON SAVANA 2.4	121 990												
L200 TRITON SPORT 2.4 GLS	131 990										D		
L200 TRITON SPORT 2.4 HPE	164 990												
OUTLANDER 2.0 CVT	133 990												
PAJERO FULL 3.2	230 990												
PAJERO HPE 3.5 V6 FULL	188 990												

NISSAN — 160 CONCESSIONÁRIAS — 0800-0111090

FRONTIER 2.5 4x4	118 990										D	U	
FRONTIER 2.5 4x4	140 190												
FRONTIER 2.5 4x4	153 990										D		
GT-R PREMIUM	900 000												
KICKS 1.6 16V	84 990												
KICKS 1.6 16V CVT	91 990												
MARCH 1.0 CONFORTO	38 790												D
MARCH	41 990												D
MARCH 1.6 16V	45 290												
MARCH 1.6 16V CVT	54 990												
MARCH 1.6 S	54 990												
MARCH 1.6 S CVT	58 190												
SENTRA 2.0 S	79 990												
SENTRA 2.0 SV	84 990												
SENTRA 2.0 SL	98 990												
VERSA 1.0 CONFORTO	44 790												D
VERSA 1.6	48 490	48 000											D
VERSA 1.6 SV	53 990												
VERSA SV CVT 1.6	56 490												
VERSA EXCLUSIVE	60 390										D		
VERSA M&S CVT	66 790												

PEUGEOT — 108 CONCESSIONÁRIAS — 0800-7032424

208 ACTIVE 1.2	61 180												D
208 ALLURE 1.2	57 990												D
208 GRIFFE 1.6 AUT.	67 990												
208 GT THP 1.6 AUT.	81 990												
308 1.6 THP ALLURE	87 990												
208 1.6 GRIFFE THP	96 990												
2008 1.6 ALLURE	72 990										D		
2008 1.6 ALLURE AUT.	75 690												
2008 1.6 GRIFFE AUT.	82 490												
2008 1.6 THP GRIFFE	87 990												
2008 1.6 THP 16V GRIFFE	116 990												

PORSCHE — 9 CONCESSIONÁRIAS — (11) 3081-8500

911 TURBO 3.8	997 000												
911 TURBO S 3.8	1 393 000												
911 CARRERA	505 000												
911 CARRERA S CABRIO	694 000												
911 CARRERA 4S COUPÉ	805 000												
911 TARGA 4	591 000												
911	780 000												
718 BOXSTER	464 000												
718 BOXSTER S	486 000												
CAYENNE 3.6 V6	599 000												
CAYENNE 3.6 V6	620 000												
CAYENNE TURBO 4.8 V8	952 000												
718 CAYMAN 2.0	346 000												
718 CAYMAN S 2.5	446 000												
MACAN	513 000												
MACAN S	607 000												
MACAN TURBO 3.6	842 000												
PANAMERA 3.0	758 000												
PANAMERA TURBO 4.8 V8	981 000												

RAM — 46 CONCESSIONÁRIAS — 0800 703 7140

1500 LARAMIE 5.7 4X4	359 990												

RENAULT — 290 CONCESSIONÁRIAS — 0800-0555615

DUSTER 1.6 EXPRESSION	66 490											D	
DUSTER 1.6 DYNAMIQUE 4X2	72 590	66 300											
DUSTER 2.0 DYNAMIQUE	83 590												
DUSTER 2.0 DYNAMIQUE	84 890												

[illegible]	[illegible]	[illegible]	
DUSTER OROCH 1.6 DYNAM [illegible]	70 500		
DUSTER OROCH 2.0 DYNAM [illegible]	75 500		
FLUENCE 2.0 PRIVILÈGE [illegible]	10[illegible] [illegible]00		[illegible]
LOGAN 1.0 16V AUTHENTIQUE [illegible]	[illegible]	44 000	10,7%
LOGAN 1.0 [illegible] EXPRESSION [illegible]	[illegible]		[illegible]
LOGAN 1.6 EXPRESSION [illegible]	4[illegible] 850		[illegible]
LOGAN 1.6 DYNAMIQUE [illegible]	[illegible]	5[illegible] 000	-1[illegible],7%
SANDERO 1.0 16V AUTHENT[illegible]	41 100		[illegible]
SANDERO 1.0 16V EXPRESSION [illegible]	4[illegible]		[illegible]
SANDERO 1.6 EXPRESSION [illegible]	4[illegible] 400		[illegible]
SANDERO 1.6 DYNAMIQUE [illegible]	50 100	46 000	-[illegible]%
SANDERO 1.6 GT LINE [illegible]	5[illegible] 200		[illegible]
SANDERO 1.6 STEPWAY [illegible]	5[illegible] 200		[illegible]
SANDERO R.S. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ROLLS-ROYCE 1 CONCESSIONÁRIA 3078-5252

GHOST SERIES II [illegible]	[illegible]		
WRAITH [illegible]	[illegible]		

SUBARU 12 CONCESSIONÁRIAS 0800-[illegible]

FORESTER 2.0 [illegible]	13[illegible] 000		
FORESTER 2.5 [illegible] TURBO [illegible]	1[illegible] 990		
IMPREZA 2.0 SEDAN [illegible]	1[illegible] 900		
LEGACY [illegible] AUT	[illegible]		
OUTBACK [illegible]	172 000		
[illegible]	[illegible]		
WRX 2.0 [illegible]	1[illegible] 000		
[illegible]	11[illegible] 000		

SUZUKI 45 CONCESSIONÁRIAS 0800-7703300

VITARA 1.6 16V 4ALL [illegible]	[illegible]		
VITARA [illegible]	[illegible]		
GRAND VITARA 2.0 [illegible]	[illegible]		
JIMNY 1.3 [illegible]	[illegible]		[illegible]
SWIFT 1.6 16V MANUAL [illegible]	7[illegible]		
S-CROSS [illegible]	[illegible]		
S-CROSS [illegible]	1[illegible]		

TAC 7 CONCESSIONÁRIAS (61) 3592-2284

TAC [illegible]	[illegible]		

TOYOTA 216 CONCESSIONÁRIAS 0800-7030206

CAMRY 3.5 V6 AUT [illegible]	1[illegible]		[illegible]
COROLLA [illegible]	[illegible]		[illegible]
COROLLA 2.0 [illegible]	[illegible]		[illegible]
COROLLA 2.0 DYNAMIC [illegible]	[illegible]		
COROLLA 2.0 ALTIS [illegible]	110 [illegible]		[illegible]
ETIOS 1.3 [illegible]	[illegible]		[illegible]
ETIOS 1.5 XS [illegible]	[illegible]		[illegible]
ETIOS 1.5 READY [illegible]	[illegible]		[illegible]
ETIOS 1.5 [illegible]	[illegible]		
ETIOS 1.5 PLATINUM [illegible]	[illegible]		
ETIOS SEDAN 1.5 [illegible]	[illegible]		[illegible]
ETIOS SEDAN 1.5 XLS AUT [illegible]	[illegible]		[illegible]
ETIOS SEDAN PLATINUM 1.5 [illegible]	[illegible]		[illegible]
HILUX CD SRV 2.7 FLEX 4x2 [illegible]	1[illegible]		[illegible]
HILUX CD SRV 2.7 [illegible]	1[illegible]		[illegible]
HILUX CD 2.8 SRV [illegible]	[illegible]		[illegible]
HILUX CD 2.8 SRV [illegible]	[illegible]		[illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible]
[illegible]	[illegible]		
RAV4 2.0 4x2 [illegible]	1[illegible]		[illegible]
RAV4 [illegible]	1[illegible]		[illegible]

TROLLER 20 CONCESSIONÁRIAS 0800-7039673

T4 3.2 [illegible]	[illegible]		
T4 3.2 BOLD [illegible]	1[illegible]		

VOLKSWAGEN 600 CONCESSIONÁRIAS 0800-1957775

AMAROK [illegible]	1[illegible]		[illegible]
AMAROK TREND 2.0 [illegible]	1[illegible]		[illegible]
AMAROK [illegible]	[illegible]		[illegible]
CC 2.0 TSI [illegible]	[illegible]		
CROSSFOX 1.6 [illegible]	[illegible]		[illegible]
FOX [illegible] TRENDLINE [illegible]	[illegible]		[illegible]
FOX 1.0 [illegible] COMFORTLINE [illegible]	[illegible]		[illegible]
FOX 1.6 COMFORTLINE [illegible]	[illegible]		[illegible]
FOX 1.6 [illegible]	[illegible]		[illegible]
FUSCA [illegible]	[illegible]		
GOL 1.0 TRENDLINE [illegible]	[illegible]		
GOL 1.0 TRENDLINE [illegible]	[illegible]		[illegible]
GOL 1.6 TRENDLINE [illegible]	41 [illegible]		[illegible]
GOL [illegible]	[illegible]		[illegible]
GOL 1.6 [illegible]	[illegible]		
JETTA [illegible]	[illegible]		[illegible]
JETTA [illegible] TSI COMFORTLINE [illegible]	[illegible]		
JETTA 2.0 TSI [illegible]	[illegible]		[illegible]
GOLF 1.6 COMFORTLINE [illegible]	[illegible]		[illegible]
GOLF 1.4 TSI COMFORTLINE [illegible]	[illegible]		
GOLF 1.4 HIGHLINE AUT [illegible]	[illegible]		[illegible]
GOLF [illegible] GTI [illegible]	[illegible]		[illegible]
GOLF VARIANT 1.4 COMFORT[illegible]	[illegible]		
GOLF VARIANT 1.4 HIGHLINE [illegible]	[illegible]		
PASSAT COMFORTLINE 2.0 TSI [illegible]	[illegible]		
PASSAT [illegible]	[illegible]		
SAVEIRO 1.6 ROBUST [illegible]	[illegible]		
SAVEIRO TRENDLINE CAB [illegible]	[illegible]		
SAVEIRO [illegible] CAB [illegible]	[illegible]		
SAVEIRO CROSS 1.6 [illegible]	[illegible]		
SAVEIRO [illegible]	[illegible]		
SAVEIRO [illegible]	[illegible]		
SAVEIRO [illegible]	[illegible]		
SPACE CROSS 1.6 [illegible]	[illegible]		[illegible]
SPACEFOX 1.6 [illegible]	[illegible]		[illegible]
SPACEFOX 1.6 HIGHLINE [illegible]	[illegible]		[illegible]
TIGUAN [illegible]	[illegible]		
TIGUAN 2.0 TSI [illegible]	[illegible]		[illegible]
TOUAREG [illegible]	[illegible]		
UP! 1.0 TAKE UP! [illegible]	[illegible]		[illegible]
UP! 1.0 [illegible]	[illegible]		[illegible]
UP! 1.0 HIGH UP! [illegible]	[illegible]		[illegible]
UP! 1.0 HIGH UP! TSI [illegible]	[illegible]		[illegible]
UP! 1.0 SPEED [illegible]	[illegible]		[illegible]
VOYAGE 1.0 [illegible]	[illegible]		[illegible]
VOYAGE 1.6 [illegible]	[illegible]		[illegible]
VOYAGE 1.6 COMFORTLINE [illegible]	[illegible]		[illegible]
VOYAGE 1.6 HIGHLINE [illegible]	[illegible]		[illegible]

VOLVO 28 CONCESSIONÁRIAS 0800-7077580

V40 T5 2.0 DRIVE-E MOMENTUM [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
V40 T5 R-DESIGN 2.0 DRIVE-E [illegible]	[illegible]		
V60 T5 2.0 KINETIC [illegible]	[illegible]		[illegible]
V60 T5 2.0 MOMENTUM [illegible]	[illegible]		[illegible]
V60 T5 2.0 CROSS COUNTRY [illegible]	[illegible]		[illegible]
V60 [illegible] MOMENTUM [illegible]	[illegible]		
XC60 T5 MOMENTUM [illegible]	[illegible]		[illegible]
XC60 T5 2.0 R-DESIGN [illegible]	[illegible]		[illegible]
XC60 T6 [illegible] 2.0 [illegible]	[illegible]		[illegible]
XC90 [illegible]	[illegible]		
XC90 T6 MOMENTUM 2.0 [illegible]	[illegible]		
XC90 [illegible] MOMENTUM [illegible]	[illegible]		

RANKING DOS TESTES

Um resumo dos carros testados (com gasolina) por QUATRO RODAS

OS MAIS ECONÔMICOS*

HATCHES COMPACTOS	
1 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	14,5
2 FIAT MOBI DRIVE 1.0	14,3
3 VW FOX BLUEMOTION 1.0	14,2
4 VW TAKE UP!	14,1
5 TOYOTA ETIOS X 1.3	13,4

SEDÃS MÉDIOS	
1 HONDA CIVIC EXL 2.0	12,9
2 HONDA CITY EXL	12,5
MERCEDES-BENZ C 180 AVANTGARDE	12,5
4 KIA CERATO	12,1
5 CHEVROLET CRUZE LTZ 1.4 TURBO	11,8

CUPÊS E HATCHES ESPORTIVOS	
1 BMW I8	24,2
2 SUZUKI SWIFT SPORT R 1.6	12,4
3 AUDI A1 AMBITION 1.4 TURBO	12,0
MINI COOPER S 2.0 TURBO	12,0
5 DS 3 1.6 TURBO	11,1

1 TOYOTA PRIUS HYBRID	23,8
2 FORD FUSION TITANIUM HYBRID	18,2
3 SUZUKI VITARA 1.4 TURBO	14,3
4 FORD KA+ SE 1.0	12,5
5 TOYOTA ETIOS SEDÃ X 1.5	12,5

OS MAIS RÁPIDOS**

HATCHES COMPACTOS	
1 FORD FIESTA TITANIUM 1.0 TURBO	9,5
2 HYUNDAI HB20 1.6	10,8
3 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	11,0
4 VW FOX HIGHLINE 1.6	11,1
NISSAN MARCH SL CVT 1.6	11,1

SEDÃS MÉDIOS	
1 AUDI A4 AMBITION 2.0 TURBO	6,1
2 AUDI A3 SEDAN 2.0 TURBO	6,8
3 MERCEDES-BENZ C 250	7,0
4 BMW 320I ACTIVEFLEX	7,1
5 VW JETTA HIGHLINE 2.0 TURBO	7,5

1 PORSCHE 918 SPYDER	2,6
2 PORSCHE 911 TURBO 3.8	3,1
3 NISSAN GT-R	3,3
4 AUDI RS 7 V8 4.0	3,5
5 PORSCHE 911 CARRERA S	3,8

1 MERCEDES-AMG E 63 V8 5.5	4,0
2 AUDI A8 4.0 TFSI QUATTRO	4,3
3 AUDI RS 6 AVANT V8 4.0	4,4
4 BMW M3	4,5
5 MERCEDES-AMG C 63 S	4,8

MELHORES FRENAGENS***

HATCHES COMPACTOS	
1 CHEVROLET ONIX ACTIV 1.4	50,7
2 VW SPEED UP! 1.0 TURBO	51,2
3 VW FOX PEPPER 1.6	51,5
4 FIAT UNO SPORTING 1.4	52,1
5 VW TAKE UP! 1.0	53,0

SEDÃS MÉDIOS	
1 CHEVROLET CRUZE LTZ 1.8	55,7
2 VW JETTA 1.4 TURBO	58,2
3 AUDI A3 SEDAN 1.8 TURBO	58,9
4 AUDI A4 AMBITION 2.0 TURBO	59,5
5 FORD FOCUS SEDAN 2.0	60,0

CUPÊS E HATCHES ESPORTIVOS	
1 PORSCHE 918 SPYDER	51,4
2 PORSCHE 911 TURBO 3.8	52,5
3 PORSCHE 911 CARRERA S	53,8
4 CHEVROLET CAMARO FIFTY V8 6.2	57,0
5 JAGUAR F-TYPE V8 S 5.0	57,3

SUVS, PICAPES E OUTROS	
1 AUDI A6 2.0 TURBO	53,0
2 AUDI A3 CABRIOLET 1.8 TURBO	54,5
3 MERCEDES-AMG E 63 V8 5.5	54,7
4 MERCEDES-AMG CLA 45	56,2
5 BMW M3	56,8

* Consumo urbano (em km/l)

** 0 a 100 km/h (em segundos)

*** Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

COMO É O NOSSO TESTE

Aceleração: de 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, fazemos todas as medições com o dispositivo ativado

Frenagem: simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total.

Consumo: há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano

o carro percorre um circuito com lombadas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há até paradas e saídas para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados a partir da norma NBR 7024

V8 de 435 cv a diesel, peso de 2,3 toneladas. Faz sentido?

Tanto trabalho desperdiçado...

O Audi SQ7 tem uma cavalaria poderosa, milhões de novas tecnologias, uma boa dose de recursos off road e sete lugares. Mas ninguém precisa disso

O James May decidiu que não gosta dos Audi. Recentemente, tive de levá-lo atrás no novo SQ7 e ele ficou rateando, como um motor de lancha em marcha lenta. Não me preocupei em ouvir todas suas reclamações, mas a ideia geral parece ter sido muito design para pouca engenharia.

Como de costume, ele estava errado. Porque o SQ7, versão apimentada do maior SUV da Audi, é de fato uma coisa abrutalhada, cujo desenho não foi refinado o suficiente. Mas tem mais engenharia nesse foguete de estrada de 2,3 toneladas e 5 metros do que encontramos naquele galpão gigante construído sobre o reator 4 de Chernobyl. Ele é uma orgia estonteante de força bruta e chips.

Vamos começar pelo motor. Empurrando o SUV que vai de 0 a 100 km/h em 4,8 segundos e atinge 250 km/h, seria de se esperar um monstruoso V12 a gasolina. Mas para tornar-lo ainda mais irritante para os ecochatos do mundo, existe um V8 diesel de 4 litros e 435 cv, com alimentação de ar forçada. Digo "alimentação de ar forçada" em vez de "turboalimentado" porque a Audi criou uma maneira nova de forçar ar para dentro dos cilindros. Há dois turbos, como se espera hoje em dia, mas após o intercooler há algo que os alemães chamam de EPC (Electrically Powered Compressor). O que é um compressor movido por eletricidade, em vez de pelos gases de escape. Que pode ir de 0 a 70 000 rpm em menos de 250 milissegundos. O que é praticamente instantâneo.

Em um carro turbo comum sempre existe um intervalo entre você pisar no acelerador e o motor entregar todo seu potencial. Isso porque a turbina leva tempo para chegar à velocidade de trabalho. NO SQ7, esse intervalo é preenchido pelo EPC.

O que eu adoro é que se trata de uma solução complicada para um problema que hoje só existe em livros de álgebra. O turbolag, ou retardo do turbo, era pronunciado e incômodo quando surgiram os primeiros turbinados de mais nos anos 70. Mas agora só é perceptível se prestar muita,

JEREMY CLARKSON

É jornalista, apresentador do programa Top Gear e celebridade amada pelos fãs e odiado por algumas marcas

muita atenção. Significa que a Audi gastou uma fortuna exorcizando algo que ninguém vai notar.

E isso me leva ao motor em si, especificamente os eixos de comando de válvulas, cujo perfil foi desenhado de forma a variar a extensão do movimento das válvulas. Isso é mecânica avançada que, segundo a Audi, fornece torque quando você quer e economia no resto do tempo. Novamente você não vai notar, mas...

O que você vai notar no SQ7 é que, ao virar uma esquina, sua carroceria não parece rolar muito. Este é um carro grande assentado em pernas-de-pau, por isso poderíamos esperar que as maçanetas raspassem no asfalto se você forçasse em uma curva. Mas isso não acontece. Por causa de mais engenharia. Um sistema antirrolagem elétrico fica desativado no off-road, para que você não chacoalhe demais, e é ativado na estrada, andando rápido. E quando está em ação, ele levanta o lado do veículo que deveria se inclinar para fora. É uma tecnologia que foi experimentada, e então banida, na Fórmula 1.

Adoraria dizer que ele faz seu trabalho inteligente sem afetar o conforto, mas seria mentira. Você sente as irregularidades do piso – um pouquinho –, mas de novo admiro o modo como os engenheiros tiveram liberdade de experimentar. Eles poderiam ter só pintado algumas faixas chamativas nas laterais e colocado pneus grandes, mas foram além – e gosto disso. O SQ7 tem até um suave esterçamento nas quatro rodas.

Poderia continuar falando das suas inovações sem parar. A Audi inventou um jeito de combinar leveza com resistência: temos economia de combustível num carro que não se desmanchará se bater numa árvore.

É hora de ir para dentro do veículo, que tem duas fileiras de bancos e uma terceira temporária, elevada eletricamente do piso do porta-malas. Você nunca colocará sua avó lá, mas para crianças esses assentos funcionam bem. Vá para o banco da frente e começamos a ver as coisas que irritam o May. James é um cara que gosta de consertar telefones de discar, por isso ficaria irritado com o que ele chamaria de "iluminação azul para baixo desnecessária" e a Audi chama de "design horizontal".

Não tenho ideia do que seja isso, nem por que é melhor do que o design vertical, mas gostei do resultado. Exceto pela suspensão ligeiramente dura, o SQ7 é um bom espaço para se estar. E mesmo com 1 milhão de novas soluções de engenharia, não é como a cabine de uma nave espacial. É simples e direto, e você nunca fica olhando para um botão pensando: "Que p... essa coisa faz?" Você aperta um botão, seleciona o modo de condução no câmbio automático com conversor de torque – surpreendentemente tradicional – e dirige.

O SQ7 é cheio de soluções complicadas para problemas que de fato não existem

Ele não é para o off-road, não é um esportivo, não é um carro de luxo suntuoso e, sem dúvida, não é exatamente bonito

Então, o carro é rápido, forte, seguro, inteligente, inovador, espaçoso, bem fabricado e, até onde posso ver, totalmente sem sentido. Durante uma semana tentei imaginar quem compraria uma coisa dessas e não consegui. Conheço gente que gosta de dirigir carros rápidos e eles apreciarão o som grave e meio áspero do grande V8 a diesel. Mas ninguém que gosta de carros desse tipo vai querer que ele tenha sete lugares.

Há pessoas que precisam dos sete para levar as crianças à escola. Sim, a antirrolagem da Audi evitará que elas fiquem nauseadas e isso é bom, mas quem precisa de 91,8 mkgf de torque e meio bilhão de cavalos para levar os filhos ao parque? É a mesma coisa com seu poder off-road. Sim, o Audi pode se levantar, para oferecer boa altura do solo, e tem tração 4x4. Mas usa pneus esportivos, por isso, se você tentar enfrentar um lamaçal, ficará atolado. Ou seja, ele não é um fora de estrada de verdade.

Esse é o problema. Ele não é para o off-road, não é um esportivo, não é um carro de luxo suntuoso para viagens longas e, sem dúvida, não é exatamente bonito. O único fator que te faria levantar uma sobrancelha é o preço: custa menos de 71.000 libras (R$ 275.000), o que é um bom custo-benefício para tanta engenharia. Ele é 15% mais barato do que um Range Rover V8, que é mais lento e menos prático. O problema é que 71.000 libras é muito para um carro que você não precisa e nem quer. 4R

Brincando de esconder

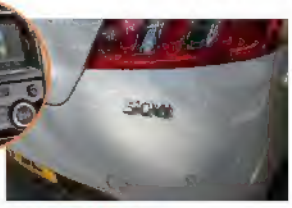
Sem dar uma olhada no manual, vai ser difícil descobrir onde ficam estes dez equipamentos...

PAGANI HUAYRA

Na traseira, está o enorme V12; à frente, radiador e outros reservatórios. Então não sobrou espaço para o porta-malas? Que nada! Foi improvisado nas laterais – mas juntos somam só 85 litros.

LAND ROVER DISCOVERY

Quem olha a nova geração – que só chega à Europa neste ano – pode pensar que enfim aboliram o CD player. Mas ele continua lá, atrás do painel de controle do ar digital, que ao ser aberto revela ainda um porta-objeto.



PEUGEOT 607 E 508

Em 1999, a Peugeot instalou no seu sedã grande um inusitado botão para abrir o porta-malas. Bastava pressionar bem no meio do zero do logotipo "607". A moda se repetiria em 2010 no sucessor 508.

RENAULT GORDINI

Por causa do motor traseiro, o estepe do carro lançado no Brasil em 1962 teria de ser guardado na frente. Para facilitar o acesso, alguém teve a ideia de escondê-lo no espaço atrás da placa dianteira, no para-choque.

CHEVROLET BEL AIR 1956

Os frentistas novatos sofriam para achar o bocal do tanque neste clássico. O recurso também foi usado por outros da época, como os Cadillac. Nos anos 60 e 70, alguns passaram a escondê-lo atrás da placa.

PORSCHE PANAMERA

Seu aerofólio embutido é um show à parte: ao ser acionado, ele se levanta, divide-se em duas partes que vão para as extremidades e uma terceira parte se encaixa no meio. Fora de uso, a asa se recolhe e fica rente à lataria.

MERCEDES SLR McLAREN

Entre no SLR e tente localizar o botão de partida que liga seu V8 5.4 de 626 cv. Pode procurar no painel inteiro que não vai achar. Só os iniciados sabem que ele se esconde sob uma tampinha na alavanca do câmbio.

FERRARI F355

Abrir uma porta pode ser mais difícil do que parece. Na F355, de 1994, a maçaneta era embutida na entrada de ar lateral, imperceptível à primeira vista – o motorista precisava agachar para visualizá-la.

AUDI A3

O sedã é equipado com o sistema multimídia MMI (inaugurado no A8, em 2002) que, desligado, desaparece da paisagem. Mas é só colocar a chave na ignição para ver a tela saltar eletricamente de dentro do painel.

FOTOS: DIVULGAÇÃO

VW GOLF

Para não estragar o visual da traseira, a Volks escondeu a câmara de ré num lugar bem discreto das versões top do Golf: quando o motorista engata a ré, ela logo surge no logotipo que bascula automaticamente.

APP PORTO SEGURO AUTO.

Socorro para seu carro e consertos para sua residência direto do seu smartphone.

Com o **App Porto Seguro Auto**, você solicita assistência 24 horas*, como guincho ou mecânico, serviços de encanador, eletricista, chaveiro e até reparo de eletrodomésticos. E ainda pode consultar benefícios e descontos e localizar o Centro Automotivo Porto Seguro mais próximo de você. É mais praticidade e agilidade para o seu dia a dia.

Download on the App Store | Google play

Consulte seu Corretor | www.portoseguro.com.br/aplicativoauto

*Os demais serviços podem ser solicitados após 30 dias. Os serviços não estão disponíveis para apólices Porto Seguro Conquista e de Corretor. Os serviços estão disponíveis conforme apólice. 0800 727 7864 (SAC - Cancelamento e reclamações), 0800 727 7737 (demais localidades), 0800 727 7864 (SAC - Cancelamento e reclamações), 0800 727 7737 (demais localidades), 4004-PORTO (4004-76786 - capitais e grandes centros), 0800 727 3687 (demais localidades), 0800 727 7864 (SAC - Cancelamento e reclamações), 0800 727 7737 (demais localidades), 4004-PORTO (4004-76786 - capitais e grandes centros), 0800 727 3687 (demais localidades), 0800 727 7864 (SAC - Cancelamento e reclamações), 0800 727 7737 (demais localidades), 4004-PORTO (4004-76786 - capitais e grandes centros), 0800 727 3687 (demais localidades). Horário de atendimento exclusivo para solicitar assistência: 0800 727 7184 ou (11) 3366-3184 (Curitiba). OUPS! 15 195 164/0001-60. Processo SUSEP: 15414.100735/2004-59 - Vistoria de Vistoriador e Valor Determinado. O registro deste plano na SUSEP não implica, por parte da Autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização.

PORTO SEGURO

3 ANOS
toro.fiat.com.br
PICAPE
AUTO
car
DESIGN COM AINDA
MAIS TECNOLOGIA
E PERFORMANCE.
Novo motor 2.4
16V Tigershark
Flex de 186 cv
TORO
INFINITAS POSSIBILIDADES
Central Multimídia
Uconnect™
Touch Nav 5"
Roda de
liga 17"
Câmbio automático
de 9 velocidades
FIAT
TORO
SAC 0800 707 1000 / 0800 282 1001
Pedestre, use sua faixa.
FIAT